



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

FRIHAMNEN OCH PLATSENS BETYDELSE

Landskapsarkitektens och kommunens syn på en
platsspecifik utveckling av Frihamnen, Göteborg

Beata Willeborn

Självständigt arbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2020

Frihamnen och platsens betydelse

Landskapsarkitektens och kommunens syn på en
platsspecifik utveckling av Frihamnen, Göteborg

Frihamnen and the meaning of place.

The Landscapearchitecture's and municipality's view on
site-specific development of Frihamnen, Gothenburg.

Handledare: Caroline Dahl, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Lisa Nordfall, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Beata Willeborn

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: site, plats, platsspecifik, Frihamnen, Göteborg

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

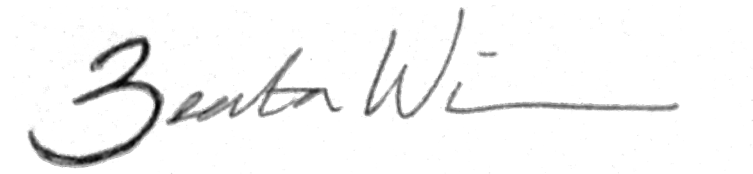
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Som landskapsarkitekt arbetar jag med att designa platser. Att utgå från platsens förutsättningar och kvalitéer är viktigt i designprocessen, vare sig det rör sig om att välja växtmaterial utifrån ståndort eller anslutande strukturer som ligger utanför projektets ramar. Men vad jag vill utforska djupare är platsens identitet och hur det tas i beaktning i designprocessen och hur kan jag som landskapsarkitekt identifiera platsens identitet eller karaktär.

Jag är uppvuxen i Göteborg och sedan jag flyttade därifrån har mycket förändrats i stadskärnan och där planeras stora omvandlingsprojekt. Frihamnen är en del av ett stort stadsutvecklingsprojekt som har fångat mitt intresse. Frihamnen är ett hamnområde som inte längre är i bruk, då hamnverksamheterna flyttat längre ut mot hamninloppet. Jag är intresserad av vad som är platsspecifika kvalitéer i Frihamnen och om det är något som lyfts i planerings- och designprocessen.

Jag vill tacka speciellt min handledare Caroline Dahl, som har väglett mig i det här arbetet och bidragit med hjälpsam feedback och stöd när det behövts. Vidare vill jag tacka Anders Willeborn som korrekturläst arbetet.

A handwritten signature in dark ink, reading "Beata Willeborn". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Beata Willeborn, 11 september 2020

Sammandrag

I Göteborg planeras ett stort omvandlingsprojekt av Frihamnen. Frihamnen var tidigare ett hamnområde i Göteborgs inre hamn, men efter expansioner av Göteborgs hamn har all verksamhet flyttat längre ut från staden. Göteborgs stad har länge planerat att bygga en ny stadsdel i Frihamnen som en del av ett helhetsgrepp som kallas Älvstaden, vilket inkluderar ett antal områden längs älven där det planeras byggas bostäder och etableras verksamheter. Utifrån litteraturen har vi funnit att det är viktigt att ha platsen i åtanke när vi planerar en designintervention, för en plats eller site är sällan tom eller tabula rasa. Därför bör Frihamnen utvecklas med ett platsspecifikt perspektiv. I arbetet redovisas vilka platsspecifika kvalitéer och förutsättningar som finns i och runt Frihamnen såsom bland annat material, strukturer, atmosfär och praktiker. De kan genom design bevaras, förädlas och utvecklas vid en framtida omvandling. Under arbetets gång har vi funnit att det är svårt att sätta en stämpel på Frihamnen och att det finns fler identiteter än enbart hamnidentiteten.

Genom att studera Göteborgs stads planeringsdokument får vi en förståelse för hur staden ser på platsspecifik design och planering rörande Frihamnen samt hur stadens uppfattning om området skiljer sig från min, det vill säga landskapsarkitektens. I plandokumentet kommuniceras det platsspecifika perspektivet till viss del, men framför allt i en övergripande skala och mycket lite på en detaljerad skala. Där ställs visserligen krav att bevara det kulturhistoriska arvet, men utan beskrivning hur. Utifrån planeringsdokumentet kan vi se att Frihamnen i stadens ögon framför allt har en hamnidentitet och övriga kvalitéer förbigås.

Platsbesöken i Frihamnen som utförts med hjälp av ett antal olika verktyg, men framför allt Lisa Diedrichs (2013) analytiska ramverk, bidrar med ett underlag av kvalitéer och förutsättningar funna i Frihamnen. Vilka kan ligga till grund för en platsspecifik utveckling av stadsdelen Frihamnen.

Abstract

In Gothenburg, a major transformation project of Frihamnen is planned. Frihamnen was previously a port area in Gothenburg's inner port, but after expansions of the port of Gothenburg, all operations have moved further out of the city. The city of Gothenburg has long planned to build a new district in Frihamnen as part of a holistic approach called Älvstaden, which includes several areas along the river where housing and businesses are planned to be built. Based on the literature, we have found that it is important to keep site or place in mind when planning a design intervention for a place or site is rarely empty or tabula rasa. Therefore, Frihamnen should be developed with a site-specific approach. The work reports the site-specific qualities and conditions that exist in and around Frihamnen, such as materials, structures, atmosphere, and practices. Through design, they can be preserved, refined, and developed in a future transformation. During the course of this thesis, it has become clear that it is hard to put Frihamnen in just one box. Frihamnen has a multitude of identities and is not just a port.

By studying the City of Gothenburg's planning documents, we gain an understanding of how the city views site-specific design and planning regarding Frihamnen and how the city's perception of the area differs from mine, that is, the landscape architect's. In the planning documents, the site-specific perspective is communicated to some extent, but above all, on an overall scale and very little on a detailed scale. Admittedly, there are requirements to preserve the cultural-historical heritage, but without a description of how. From the planning documents, it is clear that in the eyes of the city, Frihamnen possesses a port identity and other qualities are overlooked.

The site visits in Frihamnen, which have been carried out with the help of different tools, but above all Lisa Diedrich's (2013) analytical framework, contribute with a foundation of qualities and conditions found in Frihamnen. Which can be used as a foundation for a site-specific development of the Frihamnen district.

INNEHÅLL

3	Förord
4	Sammandrag
5	Abstract

7 KAPITEL 1 INLEDNING

7	Bakgrund
8	Syfte & Mål
8	Frågeställning
8	Material
9	Metod
9	Avgränsning
9	Läsanvisningar
9	Begrepp

10 KAPITEL 2 TEORI

10	Rum & Plats
12	Plats & Site
13	Strategier
13	Att läsa en site
14	Stadens attribut

15 KAPITEL 3 FRIHAMNEN

15	Del 1. Frihamnen i dåtid
18	Del 2. Frihamnen i planerna
22	Del 3. Frihamnen på plats
24	Fysiska aspekter
45	Dynamiska aspekter
54	Immateriella aspekter
65	Del 4. Summering av Frihamnen

67 KAPITEL 4 AVSLUT

67	Diskussion
70	Reflektioner
72	Litteraturlista
74	Bildförteckning

KAPITEL 1.

INLEDNING

Bakgrund

Runt om i Europa sker stora omvandlingsprojekt av avvecklade hamnområden. På många platser rör det sig om områden centralt i städer som övergivits då hamnverksamheter har expanderat och flyttats utanför stadskärnan. Gamla avvecklade hamnområden har lämnats som hållrum i stadsnätet och har på allt fler platser blivit föremål för storslagna omvandlingsprojekt.

Docklands i London är ett sådant projekt. Vad jag minns från mitt besök där, så hade jag svårt att se tecken på att det funnits hamn och varvsverksamheter i området. Istället är där skyskrapor med kontor som präglar Docklands och i mitt minne är det enda som påminner om den gamla industrin Greenwich Foot Tunnel, där arbetarna promenerade under Themsen till och från arbetet.

Hamburg Hafencity är ett annat hamnomvandlingsprojekt. Här har områdets identitet tydligare bevarats och utvecklats. För en besökare går det att läsa områdets tidigare funktioner. Gamla hamnobjekt och material är till viss del bevarade och integrerade i den

nya miljön som vuxit fram.

I Göteborg pågår omvandlingen av flertalet avvecklade hamn- och varvsområden. I Frihamnen finns planer att skapa en ny stadsdel med blandade funktioner av bostäder, affärer, kontor och rekreation. Frihamnen ligger centralt i Göteborgs innerstad, men har en helt annan karaktär än övriga stadskärnan. Där finns stor potential att skapa ett intressant område utan att fullständigt radera den identitet som präglat området i så många år samt bli en integrerad del i Göteborgs innerstad.

Vi landskapsarkitekter besitter förmågan att identifiera platserns kvalitéer och förutsättningar samt förädla och utveckla dessa genom design. Jag ser en attraktivitet i att bevara Frihamnens identitet och som landskapsarkitekt besitter jag verktygen för det. Jag är intresserad av att förstå vilka platsspecifika kvalitéer som finns i Frihamnen och hur de kan tas tillvara i framtida omvandling.

Syfte och mål

Syftet med arbetet är att undersöka vad som är platsspecifika kvalitéer och förutsättningar i Frihamnen, Göteborg. Arbetet ger en bakgrund till vad platsspecifik design och planering kan innebära samt varför det är viktigt. Jag vill med det här arbetet undersöka Göteborgs stads motiv för vald utveckling av Frihamnen och stadens syn på platsspecifik design och planering, om sådan finns och kommunicerats.

Förhoppningen är att bidra med ett analysmaterial för framtida planering.

Frågeställning

- Vilka platsspecifika kvalitéer och förutsättningar finns i Frihamnen, Göteborg?
- Hur ser Göteborgs stad på platsspecificitet och vilka krav ställs i de olika planeringsdokumenten för området?
- Hur ser jag på en platsspecifik utveckling av Frihamnen?

Material

TEORI

Arbetet inleds med en kvalitativ studie av litteratur rörande ämnet site och site-specificity med hjälp av snöbollsmetoden. Litteraturen är funnen via olika databaser, främst genom SLU-bibliotekets egen sökmotor PRIMO och Google Scholar. De sökord som har använts är exempelvis site, site-specificity, space och place. Med hjälp av referenslistor och hänvisningar har jag letat mig vidare till ytterligare relevanta källor. Min handledare Caroline Dahl har även hjälpt mig att navigera till relevanta källor inom ämnet.

FRIHAMNEN

Arbetet fortsätter med en redogörelse av Frihamnens historia. Informationen i denna del är främst hämtad från Göteborgs Hamns hemsida och deras publikationer.

Därefter följer en kvalitativ studie av Översiktsplan för Göteborgs stad samt planeringsdokumentet Vision Älvstaden. Översiktsplanen den planerade stadsutvecklingen för Göteborg, medan Vision Älvstaden

fokuserar på ett antal områden där Frihamnen ingår.

Den sista delen av studien av Frihamnen utgår från egna platsbesök. Vid platsbesöken har jag fotograferat och gjort anteckningar. Härutöver har jag ritat kartor med ortofoton från Lantmäteriet via SLU som grund. I vissa fall har jag använt mig av egna illustrationer och figurer.

Metod

Den övergripande metod som använts grundar sig i Design Research. Swaffield och Deming (2012) beskriver i artikeln *Research strategies in landscape architecture: mapping the terrain* hur design research förhåller sig till mer traditionella forskningsområden och vilka metoder som används inom fältet. Landskapsarkitektur är tvärvetenskapligt och forskningsmetoderna tar därmed avstamp i flera olika vetenskapliga fält och kan vara både objektiva och subjektiva (Swaffield & Deming, 2012). I introduktionen till boken *Design Research in Architecture: An Overview* (2013) poängterar Murray Fraser att även om traditionella forskningsmetoder används inom design research, så är kreativiteten den viktiga beståndsdel. Arkitekten eller forskaren har utrymme att göra kreativa hopp, föra parallella teser och tankar utan att strikt behöva följa en satt kronologi för forskningsmetoden (Fraser, 2013).

I det här arbetet har jag använt mig av bland annat beskrivning som

metod. Genom observationer och upplevelser kan jag ge en beskrivning av Frihamnen. Vidare har jag använt mig av klassificering som metod, vilket inkluderar viss inventering i området och redogörelse av planer för Frihamnen. Både beskrivning och klassificering har en objektiv grund. Utöver nämnda metoder har jag dessutom använt mig av tolkning som metod. Genom att tolka Frihamnen och mina upptäckter på platsen och av planer blir resultatet något mer subjektivt. Dels för att det innebär att jag aktivt medverkar och bidrar med min uppfattning, dels för att mina tolkningar lutar sig mot den teori som arbetet grundas på.

Under taket av design research och nämnda metoder, har jag satt ihop en verktygslåda av tekniker för att läsa och tolka en plats, vilka jag har funnit i den litteratur som berör teorin i det här arbetet. Det är bland annat Lisa Diedrichs analytiska ramverk som hon introducerat i sin avhandling *Translating Harboursapes, Site specific Design Approaches in Contemporary European Harbour*

Transformations (2013), Elisabeth Meyers *Site-reading strategies*, om vilka man kan läsa i hennes bidrag *Site Citations: The Grounds of Modern Landscape Architecture* (2005) till antologin *Site Matters*, samt Kevin Lynchs stadsbildsanalys, vilken presenteras i boken *Image of the city* (1960). Dessa tekniker beskrivs ytterligare i avsnittet *Teori*, samt hur de använts i introduktionen till Frihamnen på plats.

Avgränsning

Under tiden för mina platsbesök i Frihamnen pågick byggnationen av temporära bostäder på Kvillepiren. Området var därför avspärrat och fick ej beträdas. Därför är min beskrivning av Kvillepiren begränsad.

Frihamnen är mitt uppe i en mycket invecklad planeringsprocess med flera olika aktörer som pågått länge och tagit olika vändor. Det här arbetet ger en liten inblick i processen, men planeringsprocessen ligger utanför det här arbetets ramar och fokus ligger

på vad Göteborgs stad kommunicerat genom olika planeringsdokument.

Läsanvisningar

Arbetet är uppdelat i 4 kapitel. Efter Inledningen följer ett kapitel om den teori som ligger till grund för arbetet. Därefter följer kapitlet *Frihamnen*, vilket redovisar den studie jag har gjort för att kunna besvara frågeställningen. I det avslutande kapitlet besvaras frågeställningen i diskussion och reflektioner.

Begrepp

I arbetet används det engelska begreppet *site*. *Site* saknar en svensk översättning och är därför inte översatt.

Begreppen *space* och *place* är hämtade från engelsk litteratur och är i det här arbetet översatta till *rum* och *plats*.

KAPITEL 2.

TEORI

Rum & Plats

Space och place är omdiskuterat och ett djupt forskningsområde inom flera olika discipliner. Syftet med denna del är att ge en kort introduktion till begreppen, framför allt *place* som framöver kommer översättas till plats. Vilket kan bidra till en större förståelse för de planeringsverktyg som använts i planeringen av Frihamnen.

Det kan vara svårt att skilja på begreppen *space*, som framöver kommer översättas till rum, och plats och dessa kanske till och med har använts synonymt med varandra. Mycket har skrivits kring rum och plats, inom olika forskningsområden bland annat har geografen och forskaren Yi-Fu Tuan (1977) i sin bok *Space and Place – The Perspective of Experience*, beskrivit skillnaden. Tuan (1977) beskriver skillnaden mellan rum och plats genom att exemplifiera med ett experiment. Ett antal testsubjekt ska hitta genom en okänd labyrint. Ju fler gånger de rör sig genom labyrinten, desto lättare har de att hitta rätt. De känner igen signalement och landmärken som avslöjar vilken väg som är rätt för att hitta ut. Förståelsen för ett rum ökar

stegvis och vad som i experimentet började som ett okänt rum, det vill säga den okända labyrinten, slutar som en plats där särdrag känns igen och kan identifieras. Det är först när ett rum känns familjärt som det blir en plats (Tuan 1977).

Geografen Tim Cresswell lyfter fram olika perspektiv och synvinlar på plats i sin bok *Place – An Introduction* (2015). Cresswell beskriver rum som ett område som saknar betydelse, medan en plats besitter betydelse som människor känner en anknytning till (Cresswell, 2015). Vidare uttrycker Cresswell en tydlig distinktion mellan plats och landskap. Landskap är en del av jordens yta som betraktas från en specifik punkt. Landskap är en visuell idé och i många definitioner av landskap står betraktaren utanför det. En plats är emellertid ett område som betraktaren eller besökaren befinner sig inom och interagerar med (Cresswell, 2015).

I texten *Recovering Landscape as a Critical Cultural Practice*, ger James Corner (2014) en annan tolkning av vad landskap är. Istället för att se på

landskap som ett substantiv, ett objekt eller en scen, så menar Corner att landskap kan tolkas som ett verb, det är en process eller en aktivitet. Fokus bör ligga på hur ett landskap fungerar och vad landskapet gör, snarare än hur det ser ut. När vi skapar ett landskap i ett projekt, är fokus på hur landskapet ska utformas för att lösa specifika problem och hur det kan bidra med positiva effekter i en kulturellt bredare miljö. Landskapets funktion är viktigare än dess form (Corner, 2014).

I Europeiska Landskapskonventionen definieras landskap däremot som ”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer” (Council of Europe, 2000, art.1 §a)

Det finns olika sätt att skapa en plats. Platser är ofta en produkt av det vardagliga livet och människors bruk. De skapas genom repetition av praktiker och platser är sällan färdiga produkter utan utvecklas över tid (Cresswell, 2015).

**”Place is practiced
space”**

(Olwig, 2007, p. 26)

Plats och site

Robert A. Beauregard är en stadsplanerare som med sitt bidrag, *From Place to Site: Negotiating Narrative Complexity*, till antologin *Site Matters* (2005), ger en beskrivning på relationen mellan site och plats. Beauregard menar att innan ett område blir en site, det vill säga en yta där det planeras ett projekt, så existerar de som platser i människors personliga erfarenheter, minnen eller berättelser. Beauregard beskriver site som en social konstruktion och en representation av ett rum eller yta, som är separerad från komplexiteten av människors relationer och bruk. En site är formell och till viss del rationell. Motsatsen till site är plats, med sin komplexa symbolik som grundas i levda erfarenheter och rotats i människors medvetande. En plats präglas av människors vistelse och bruk (Beauregard, 2005). Beauregard (2005), menar att relationen mellan site och plats är: plats-site-plats. Alltså börjar en site alltid som en plats, som sedan övergår till en site, för att slutligen bli en plats igen. Ett område blir en site när ett projekt planeras och genomförs, men när projektet är färdigt och området på nytt får betydelse för

människor och funktioner etableras, skapas narrativ som gör området till en plats (Beauregard 2005).

En Site är den plats eller den mark där det finns intentioner att skapa något eller omvandla till något. För landskapsarkitekter innebär det först och främst den mark som en designer får sig tilldelad av en klient (Kahn, 2005; Diedrich, 2013). En site har juridiska gränser mot sin omgivning, vilka kan vara både tydliga eller otydliga i verkligheten (ibid). I antologin *Site Matters* presenterar Carol Burns och Andrea Kahn (2005) en dynamisk, relationell konstruktion av vad site är. Den innefattar tre områden som ryms inom begreppet och som överlappar varandra. Det första området är det mest uppenbara, *Area of Control*, det vill säga området som ligger inom projektets ramar. Det andra området är *Area of Influence*, vilket innebär de omkringliggande strukturer som har påverkan på projektet. Det tredje är *Area of Effect*, vilket är de områden och strukturer som påverkas av designinterventionerna (Burns & Kahn, 2005). *Area of Influence* och *Area of Effect* kan vara flera områden som

påverkar eller påverkas beroende av hur designingreppet ser ut. Ett exempel kan vara hur ett nyetablerat gatunät inom ett område påverkar en förändring i det större infrastrukturnätet samtidigt som en ökad befolkningsmängd inom området bidrar till en större belastning på närliggande grönområde. *Areas of Influence* och *Areas of Effect* sätter alltså projektet i ett större perspektiv, både geografiskt men även tidsmässigt. De innefattar ofta oförutsägbara förändringar som orsakas av designinterventionerna (ibid). För att förstå en site måste den studeras i förhållande till sin omgivning, det finns ingen plats som kan upplevas isolerad från omgivningen. *Area of Control*, *Influence* och *Effect* överlappar varandra och bör alla studeras och analyseras inför en designintervention (ibid).

“All sites exist first as places.” (Beauregard, 2005 sid. 39)

Strategier

I antologin *Site Matters* påpekar Elisabeth Meyer vikten av att läsa och tolka en site. Områden som är subjekt för designinterventioner är sällan *tabula rasa*, dvs ett blankt papper, som kan fyllas med vad som helst (Meyer, 2005). Det finns alltid lokala särdrag att förhålla sig till eller att ta tillvara på. Dels identitetsskapande attribut, dels strukturer och dels omgivning som påverkar eller påverkas av platsen. Genom tiderna har vi sett ideologier, så som modernismen, där site har mindre betydelse och en mer generell mall används oavsett plats och lokal karaktär (Diedrich, 2013). Ignasi de Solá-Morales diskuterar i sin text *Terrain Vague* (1995), hur en designer ska hantera och forma en plats utan att bli ett aggressivt instrument för makt med abstrakt grund, det vill säga stora ingrepp som saknar platsförankring och en förståelse för lokala kvalitéer och karaktär. Enligt Solá-Morales bör designern eller arkitekten uppmärksamma de flöden, energier och rytmer som etablerats genom tiderna (de Solá-Morales, 1995).

Med *terrain vague* syftar de Solá-Morales (1995) på de områden

som ingår i staden men är samtidigt exkluderade från stadens i dess vardagliga bruk. Dessa områden är obebodda, osäkra och improduktiva. Dom ingår inte i stadens maskineri och system. Ett exempel på *terrain vague* kan vara avvecklade hamnar. *Terrain Vague* kan dock uppfattas som fria och gränslösa. Konstnärer har ofta sökt sig till dessa områden, där de inte begränsas av stadens strikta strukturer (de Solá-Morales, 1995). De Solá-Morales uttrycker dock att det sällan får förbli *terrain vague*, utan att dessa områden ska integreras i övriga stadens strukturer och ekonomiska maskineri. Det blir arkitektens uppgift att kolonisera och skapa ordning och gränser på dessa områden (de Solá-Morales, 1995).

Elisabeth Meyer menar att en site sätter programmet och är alltså inte bara marken där programmet ska appliceras (Meyer, 2005). Meyer presenterar ett antal guidande principer som designern eller arkitekten kan använda för att läsa en site. En site kan ses som ett ramverk, det kan avläsas ur ett geomorfologiskt perspektiv, ur ett ekologiskt perspektiv, en site kan läsas

som ett temporärt fenomen eller ur subjektiva erfarenheter och upplevelser (Meyer, 2005).

Att läsa en site

Likt Meyer har även Lisa Diedrich utvecklat ett verktyg som kan hjälpa designern att läsa av och tolka en site. Diedrich (2013) använder sig av ett antal filter för att utforska huruvida en design är platsspecifik eller inte. Diedrichs tolkningsverktyg består av tre överordnade kategorier med underkategorier som ger en tydlig bild av hur platsspecifik design kan se ut i praktiken. De överordnade kategorierna är fysiska, dynamiska och immateriella egenskaper (Diedrich, 2013).

Fysiska aspekter

De fysiska aspekter som kan avläsas av designern är strukturer, vilket kan röra sig om hur platsen är uppbyggd, vilka öppna ytor finns, vad kan identifieras som barriärer och dylikt. Det kan även handla om infrastruktur inom området. Material är ett annat filter som ryms inom fysiska aspekter. Byggnadsmaterial, objekt och vegetation kan bidra till platsens identitet och karaktär (Diedrich, 2013).

Dynamiska aspekter

De filter som faller inom dynamiska aspekter är framför allt naturliga

processer och praktiker. Hur platsen eller området påverkas eller upplevs i olika väderförhållanden, årstider och tid på dygnet. Å ena sidan rör det sig om objektiva data, till exempel hur kustlinjen påverkas av havnivåhöjning och erosion, å andra sidan handlar det om den subjektiva uppskattningen av platsen i olika förhållanden (Diedrich, 2013). Praktiker syftar till användning och appropriering av platsen och hur det förändras eller återkommer (Diedrich, 2013).

Immateriella aspekter

Inom den här kategorin hanteras teorier om urban design, landskapsarkitektur, kultur, kulturhistoria bland andra. Minnen, atmosfär och diskurs är några aspekter att utgå ifrån när de immateriella aspekterna ska tolkas (Diedrich, 2013). Minnen kan handla om personliga upplevelser och erfarenheter från platsen men även den kollektiva historian. Atmosfär syftar till de temporära fenomen som uppstår mellan subjekt och objekt eller besökare och plats, alltså de sensoriska upplevelser vi får av en plats, till exempel lugnet av att höra vågor som skvalpar mot kajen eller

otrygghet på en trång plats med mycket trafik. Diskursen kan tolkas med hjälp av offentliga dokument och plandokument, det kan ge en bild av stadens syn på området och idé om framtiden (Diedrich, 2013).

Stadens attribut

Kevin Lynch beskriver i boken *The image of the city* (1960), olika element som städer är uppbyggda av. Så som noder, distrikt, barriärer, och stråk mm. Lynch (1960) beskriver stråk som sträckor där människor rör sig, antingen ofta, ibland eller potentiellt. Gränser eller barriärer vilka kan vara mer eller mindre permeabla. Dessa gränser kan vara exempelvis järnvägar eller motorvägar som separerar två områden, men de kan även vara mindre kanter som skapar relationen mellan två områden eller sömmen mellan dem. Ytterligare beskriver Lynch distrikt som potentiellt viktiga element i städer, men att det ofta beror på åskådaren eller given stad. Noder beskrivs som viktiga eller strategiska punkter (Lynch, 1960). Centralstationer är ett tydligt exempel på en nod, men en nod behöver inte vara så markant utan kan även vara punkter där flera stråk möts. Landmärken är det sista elementet av staden, vilket är något typ av objekt eller landform som kan ses från avstånd och från många olika riktningar, vilka kan hjälpa åskådaren att orientera sig. Det finns dessutom lokala landmärken vilka kan bidra till ett områdes identitet och blir mer och mer

viktiga ju bättre bekant åskådaren blir vid området (Lynch, 1960). Genom att studera dessa stadsmässiga element skapas en bild av staden i en så kallad stadsbilsanalys (Lynch, 1960)

KAPITEL 3.

FRIHAMNEN

Del. 1

Frihamnen i dåtid

Nationalencyklopedin definierar frihamn som "område med hamn, större järnvägsstation eller flygplats där varor från utlandet kan införas, lagras och bearbetas utan att förtullas" (Nationalencyklopedin, u.d.). Efter att varorna har lagrats i frihamnen kan de skickas vidare antingen in i landet eller vidare till andra länder, där vanlig tullbehandling sker (ibid). I Göteborg uppstod behovet av en frihamn i takt med framväxten av den moderna infrastrukturen (Göteborgs Hamn, 2019). Genombrottet för ångfartygen bidrog till helt nya förutsättningar för linjetrafik, vilket i sin tur krävde större hamnkapacitet och bättre struktur. Dessutom hade järnvägsnätet och kanaler byggts ut för att kunna möta de nya behov som uppstått i samband med moderniseringen av hamn och sjöfart (Göteborgs Hamn, 2019). Frihamnen i Göteborg invigdes år 1922 (ibid). Under många år hade även AB Banankompaniet en egen terminal i Frihamnen. Dit transporterades bananer från Västindien och bananlådorna kunde transporteras på rullband ut genom luckor i skroven på båtarna (ibid). Vid millennieskiftet började man

istället transportera bananerna i kylcontainrar ovan däck, vilket innebar att importen behövde flyttas ut till Skandiahamnens containerhamn (ibid). Efter att bananlossningen flyttades till Skandiahamnen fungerade Frihamnen som kryssningsterminal ända fram till 2017. Den vita bananbåten och bananimporten var en viktig symbol för Göteborgs hamn och för handeln med andra länder, vilket tar sig till uttryck i att Södra Frihamnspiren ofta refereras till som Bananpiren (Göteborgs Hamn, 2019).

Frihamnen ligger på Hisingssidan, väster om Göta Älvbrons norra fäste. Hamnen består av tre pirar, Bananpiren (Södra Frihamnspiren), Norra frihamnspiren och Kvillepiren (Göteborgs Hamn, 2019).

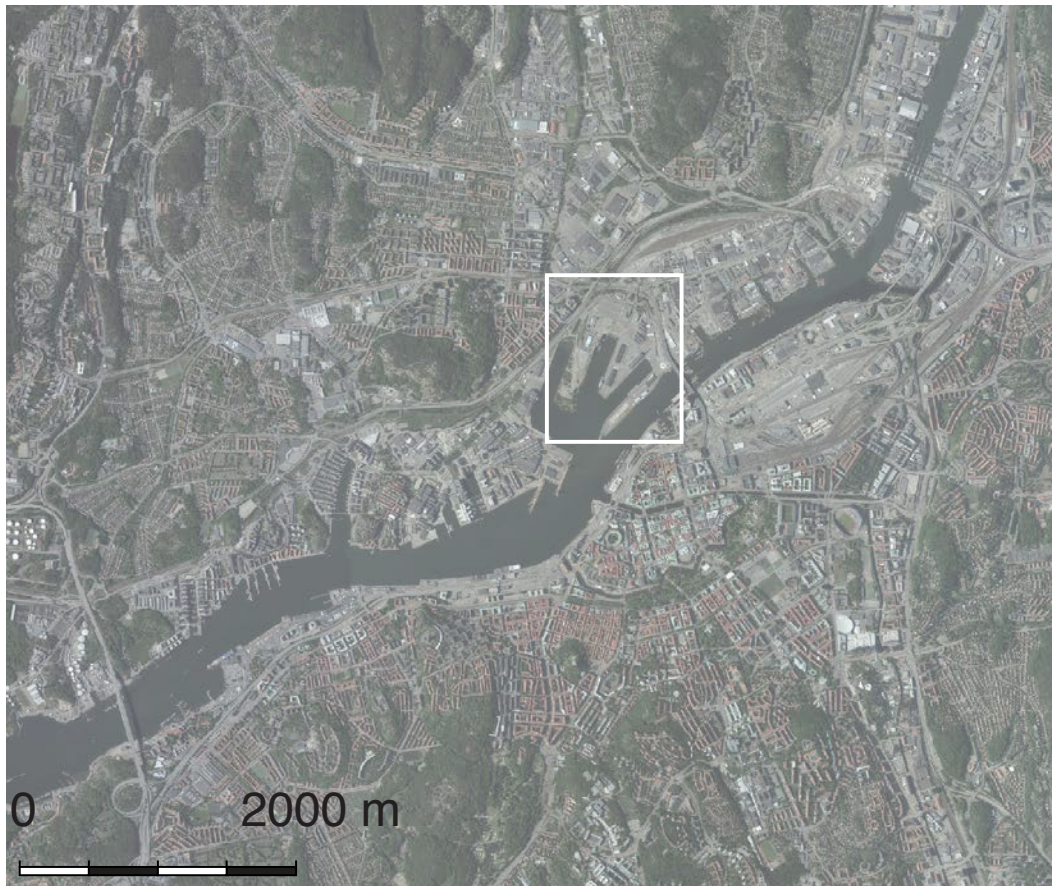


Bild 1. Visar var i Göteborg Frihamnen ligger.



Bild 2. Visar pirernas namn och Kvillebäcken.

Hamnen expanderade under 1900-talet och det behövdes därmed större anläggningar med bättre kapacitet för att kunna möta den nya infrastrukturen (Göteborgs Hamn, 2019). Under trettiotalets början byggdes Ryahamnen, en oljehamn i närheten av Göteborgs hamninlopp. När Skandiahamnen invigdes år 1966, var den anpassad för större fartyg och avlastning av containrar, vilket betydde att de hamnar som tidigare använts för import och export, inte längre behövdes i bruk (ibid).

Hamn- och varvsverksamheter präglade Göteborg under många år under 1900-talet och har format stadsbilden (Göteborgs Hamn, 2019). På både fastlandet och på Hisingen kan man se rester från den tiden, men i dagsläget har många av dessa områden omvandlats till bostads- och kontorsområden (ibid).

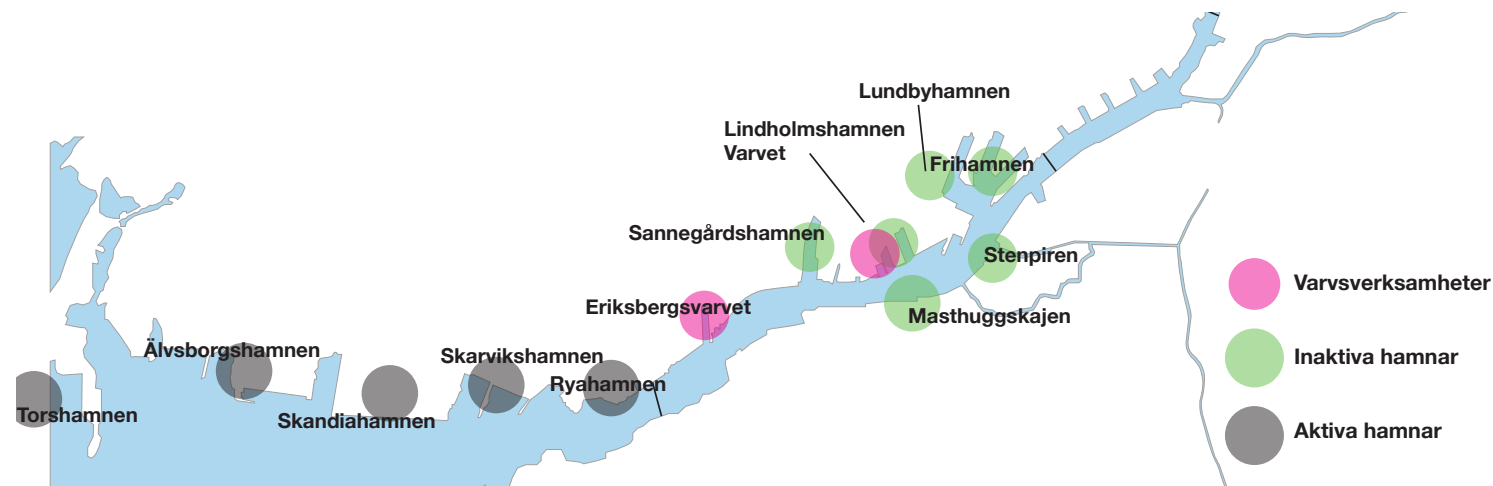


Bild. 3. Kartan visar hur hamnverksamheter har flyttats från inre hamnen till yttre



Bild 4. Gods lossas på en av balkongerna på kajsjul 113 1979. (Göteborgs hamn, 1979) <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/historiska-bilder/?areas=frihamnen&min=1810&m ax=2002> Använd med tillåtelse



Bild 5. Bananstockar transporteras på band för lagring 1958. (Göteborgs hamn, 1958) <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/historiska-bilder/?areas=frihamnen&min=1810&m ax=2002> Använd med tillåtelse

Del 2.

Frihamnen i planerna

Göteborgs rådande översiktsplan antogs i februari 2009, men i dagsläget pågår arbetet med en ny och uppdaterad översiktsplan. Översiktsplanen lyfter fram de utmaningar som staden står inför och i vilken riktning staden ska utvecklas. Planen bidrar med en långsiktig vision för kommunens planering för mark- och vattenanvändning. Planen lyfter frågor så som hur Göteborg kan anpassas och utvecklas med ett föränderligt näringsliv, skapa trygghet och inkludering för alla stadens invånare och hur staden ska kunna anpassas efter klimatförändringar och havsnivåhöjning (Göteborgs stad, 2009). Översiktsplanen uttrycker även stadens behov av förtätning och i vilka områden det bör ske. I centrala staden markeras ett antal områden som sådana, där flertalet av dessa kategoriseras som förnyelseområden (ibid). Flertalet centrala områden har tidigare använts för hamnverksamheter och industrier, men planeras att omvandlas till stadsdelar av blandstadskaraktär. Dessa förnyelseområden är en del av Älvstaden, vilket består av områdena Backaplan, Ringön, Kvillestan,

Frihamnen, Lindholmen, Södra Älvstranden, Centralenområdet och Gullbergsvass (Göteborgs stad, 2009; Göteborgs stad 2012). Målet för Göteborgs stad är att Göteborg ska vara en attraktiv stad både för människor och näringsliv och det ska uppnås genom ett antal strategier som listas i översiktsplanen (Göteborgs stad, 2009). En av



Bild 6. Kartan visar Älvstadens delområden

strategierna är att förtäta och utveckla centrum med bostäder, arbetsplatser och service. Staden ska även utvecklas till en trygg och tillgänglig stad där natur och parker ska finnas tillgängligt även när staden växer (Göteborgs stad, 2009). Vision Älvstaden, som antogs av kommunfullmäktige i oktober 2012, går djupare in på utvecklingen av

de områden som är inom Älvstaden, och det går att urskilja förankring i översiktsplanen. I Vision Älvstaden beskrivs mer ingående hur dessa strategier från översiktsplanen kan integreras i de områden som ingår i Älvstaden (Göteborgs stad, 2012).

Ett socialt blandat boende ska skapa ett varierat stadsliv där alla känner tillhörighet och gemenskap. Runt knutpunkter ska bostäder byggas tätt och det ska finnas en variation av bostäder med olika upplåtelseformer och storlekar (Göteborgs stad, 2012). Bostäder ska blandas med verksamheter och service för att skapa levande gator under alla dygnets timmar. Blandningen av funktioner och täthet bidrar naturligt till en blandning av byggnader och platser för fler upplevelser och intryck. Det ska finnas kvalitativa offentliga rum där människor kan mötas för sociala aktiviteter. Det ska finnas offentliga rum för alla väder, årstider och tider på dygnet, vilket då bidrar till en trygg och befolkad stad (Göteborgs stad, 2012). Strategier tagna från Översiktsplanen (Göteborgs stad, 2009):

- Förtäta och utveckla centrum med bostäder, arbetsplatser och service.
- Skapa möjligheter för ett mångsidigt näringsliv.
- Utveckla en trygg och tillgänglig stad där natur och parker är tillgängliga även när staden växer.
- Bygga ut infrastrukturen, framförallt kollektivtrafiken, för att öka tillgängligheten.

Med Älvstaden vill Göteborg uppnå hög täthet, skapa en tillgänglig regional kärna, prioritera resande med kollektivtrafik, till fots och med cykel och möta behovet av både stora och små parker i stadsmiljön. Målet är att skapa vattenkontakt med älven genom stråk och offentliga platser, god tillgång på bostadsnära grönytor och skapa kopplingar till omgivande områden genom att motverka de barriärer som finns i dagsläget (Göteborgs stad, 2009).

Vision Älvstaden inleds med:

“Älvstaden ska vara öppen för världen.

Den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. För att lyckas med detta krävs aktiv öppenhet, samarbete, kunskapsutveckling och ett tydligt ledarskap.” (Vision Älvstaden, sid 3, 2012)

Visionen syftar till att ge en helhetssyn över de styrkor och utmaningar som staden står inför, till exempel klimatförändringar, segregation och mångfald (Vision Älvstaden, 2012). Vision Älvstaden ska guida arbetet för utvecklingen av Älvstaden på ett hållbart vis och stärka Göteborg och den regionala kärnan genom ett antal strategier och en gemensam målbild (ibid).

I Vision Älvstaden listas ett antal styrkor som kan driva utvecklingen av Älvstaden och vilka som kan byggas vidare på. En av de styrkor som listas, är mångfalden. Göteborg har inflyttning från hela världen och det är viktigt att ta tillvara på göteborgarnas olika perspektiv och erfarenheter som berikar staden (Vision Älvstaden,

2012). Nästa styrka som listas är vattnet. Göta älv är en viktig del i stadsbilden och trots den begränsade tillgängligheten, bidrar älven till Göteborgs identitet (ibid). Ytterligare nämns drivkrafter som en av Göteborgs styrkor. Stadens utveckling från hamn- och industristad till kunskapsekonomi är en viktig drivkraft och det är viktigt att stadsplaneringen möter den utvecklingen (Vision Älvstaden, 2012).

Göteborg står även inför ett antal utmaningar, så som segregation, klimatförändringar och förändrad ekonomi (Vision Älvstaden, 2012). Staden är segregerad ur ett socioekonomiskt perspektiv och det är viktigt att verka för en minskad segregation mellan områden i staden, speciellt då migrationen kan komma att öka i framtiden till följd av omfattande klimatförändringar (ibid). Då Göteborg ligger i anslutning till havet och Göta älv, blir klimatförändringar något som måste hanteras även lokalt. Det har skett en ökning av extrem nederbörd samt extremt högvatten. Det betyder att staden måste anpassas för att kunna hantera dessa extremfall som kan komma att bli allt mer

frekventa och allvarliga. Dessutom bör stadens infrastruktur anpassas för nya transportlösningar som minskar belastningen på klimatet (ibid). Omvandlingen från industristad till en kunskapsekonomi bidrar till utmaningar i att stärka befintliga näringsverksamheter samt att stimulera och främja nya näringars utveckling och etablering i staden, inte minst

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 11 OKTOBER 2012



Bild 7. Faksimil från Vision Älvstaden. (Göteborgs stad, 2012)

genom stadsutvecklingen (Vision Älvstaden, 2012). Förhoppningen är att Älvstaden ska kunna ta tillvara på stadens styrkor och vända utmaningarna till drivkrafter genom att sammanfoga områden till en hel stadskärna där Älvstaden kan verka som en arena för utvecklingen av den moderna staden (Vision Älvstaden, 2012).

Vision Älvstaden innehåller tre övergripande strategier som ska möta visionen samt guida utvecklingen (Vision Älvstaden, 2019). De strategier som listas är: Hela staden, Möta vattnet och Stärka kärnan (ibid). Hela staden

Älvstaden ska vara en stad för alla (Göteborgs stad, 2012). Alla ska känna sig välkomna och känna tillhörighet till Göteborg och stadskärnan. Därför behöver Älvstaden rymma en blandning av bostäder, verksamheter, uttryck, aktiviteter och offentliga platser. Genom att bygga ett socialt blandat boende kan ett varierat stadsliv och utbud av service etableras, vilket i sin tur understödjer ett bredare näringsliv. Det ska finnas ett varierat utbud av

bostäder med olika upplåtelseformer och storlek (Göteborgs stad, 2012). Utöver bostäder ska fokus läggas på offentliga miljöer med ett stort utbud av mötesplatser för alla väder, årstider och tider på dygnet. Det ska finnas en variation av innehållsrika, interkulturella och generationsöverskridande mötesplatser dit många känner tillhörighet. Stort fokus ligger vid att skapa ett aktivt gatuliv för ökad trygghet (Göteborgs stad, 2012). Vidare uttrycker visionen betoning på staden i ögonhöjd och en mångfald och upplevelserik gatubild. En blandning av funktioner och täthet ger naturligt ett varierat uttryck vilken bidrar till gatubilden (Göteborgs stad, 2012).

Älvstadens stadsdelar kan liknas vid separata öar som delas av med barriärer. Infrastrukturen och älven är de största barriärerna som behövs byggas bort (Göteborgs stad, 2012). Historiskt sett har älven varit något sammanlänkande, men är i dagsläget otillgänglig och med få kopplingar över. Bland annat kan älven överbyggas med en gång och cykelbro mellan Östra Hamngatan och Frihamnen. Trafikleder kan omgestaltas till boulevarder för

att minska barriäreffekten (Göteborgs stad, 2012).

En viktig aspekt som lyfts fram i Vision Älvstaden är att öka delaktigheten och att få stadens invånare engagerade i samhällsutvecklingen och planeringen av stadskärnan. Planeringen ska ta avstamp i det befintliga och skapa en historisk förankring där det nya möter det befintliga (Göteborgs stad, 2012).

Möta vattnet

Älven och vattnet har format stadens utveckling och har historiskt varit oerhört viktig för staden med allt från fisket till transport och industri (Göteborgs stad, 2012). Idag är stadens koppling till vattnet försvagat och behöver återskapas, dels för stadens identitet och karaktär, dels för de rekreationsvärden som älven och vatten bidrar med. Grön och blå infrastruktur kan bidra till en hållbar stad både ur ekologiska och rekreativa synvinklar.

I Översiktsplanen nämns att vattenkontakten kan utvecklas genom att skapa stråk längs älven, utveckla nya lägen för småbåtshamnar och

andra funktioner som är knutna till vattnet, men att planeringen måste ta hänsyn till framtida höjda havsnivåer (Göteborgs stad, 2009). Genom att möta vattnet och älven kan dessutom alternativa stråk mellan Hisingen och innerstaden utvecklas (Göteborgs stad, 2012).

Stärka kärnan

Den täta blandstaden ska växa över älven. Strategin att stärka kärnan innebär en utökad stadskärna som arena för att utveckla näringslivet och ge utrymme för nya verksamheter, stora som små (Göteborgs stad, 2012).

För att stärka kärnan behöver tillgängligheten förbättras och strategiska knutpunkter etableras. Frihamnen är strategiskt viktig koppling för att knyta samman staden över älven. I Vision Älvstaden kallas Frihamnen för Norra Korsvägen. Korsvägen är en viktig knutpunkt i Göteborgs innerstad, som i framtiden kommer ha ännu större betydelse då där byggs en station för Västlänken.

Älvstaden ska byggas tät (Göteborgs stad, 2012). En tät bebyggelse

lockar verksamheter, vilka i sin tur bidrar till en attraktiv stadsmiljö där människor vill vistas. Kultur är ytterligare en positiv drivkraft som kan dels vara en attraktionskraft för näringsverksamheter, dels skapa ett varierat gatuliv och spännande stadsmiljö (Göteborgs stad, 2012).

Del 3.

Frihamnen på plats

Verktygslådan

Under taket av design research, som finns beskrivet i avsnittet om metod, har jag valt att sätta ihop en verktygslåda av verktyg som har guidat mig under mina platsbesök i Frihamnen.

Det övergripande verktyg som jag har använt mig av är Lisa Diedrichs (2013) analytiska ramverk. Ramverket innehåller ett antal filter som finns beskrivna i kapitlet Teori. Dessa filter har hjälpt mig att läsa och identifiera vilka kvalitéer och förutsättningar som finns i Frihamnen. Då jag har följt ramverket under mina platsbesök, så var det naturligt att även följa samma struktur i Del 3. Frihamnen på plats. Vad som följer är beskrivning och analyser av fysiska, dynamiska och immateriella aspekter, som jag funnit under mina besök i Frihamnen.

Jag har behövt göra vissa avvägningar i hur olika aspekter ska kategoriseras i olika filtren. Exempelvis Göta Älv, som i det här arbetet framför allt är kategoriserat som en struktur, men som hade kunnat placeras under flera olika filter och till viss del har runnit över i flera olika filter. Verktuget har behövt anpassas utifrån platsbesök och tidsram. Platsbesöken utfördes under

vintern 2020, vilket kan ha påverkat hur områdets innehåll har uppfattats. Frihamnen har flest besökare under sommartid och brist på besökare under vintertid har då haft en inverkan på min uppfattning av praktiker och rörelsemönster på området.

Ytterligare har jag använt mig av Kevin Lynchs (1960) stadsbildsanalys för att för egen del kunna identifiera och för att lättare beskriva, vilka strukturer som finns i och runt Frihamnen. Stadsbildsanalysen innehåller ett antal stadsmässiga attribut som går att identifiera i de flesta städer runt om i världen. Stadsbildsanalysen och attributen finns ytterligare beskriven i kapitlet Teori.

Genom att använda mig av Elisabeth Meyers (2005) site-reading strategies, har jag lagt ytterligare ett lager på min undersökning av Frihamnen. Meyers strategier bidrar med en djupare analys av vad funna kvalitéer och förutsättningar innebär för platsen. Exempelvis vad olika material har för betydelse för hur området uppfattas av besökare och användare. Elisabeth Meyers strategier finns beskrivna i kapitlet Teori. I den här delen Frihamnen på plats finns inte

Meyers strategier lika tydligt uttryckta som Diedrichs filter eller Lynchs stadsbildsanalys, utan genomsyrar hela delen och mina analyser av Frihamnen.

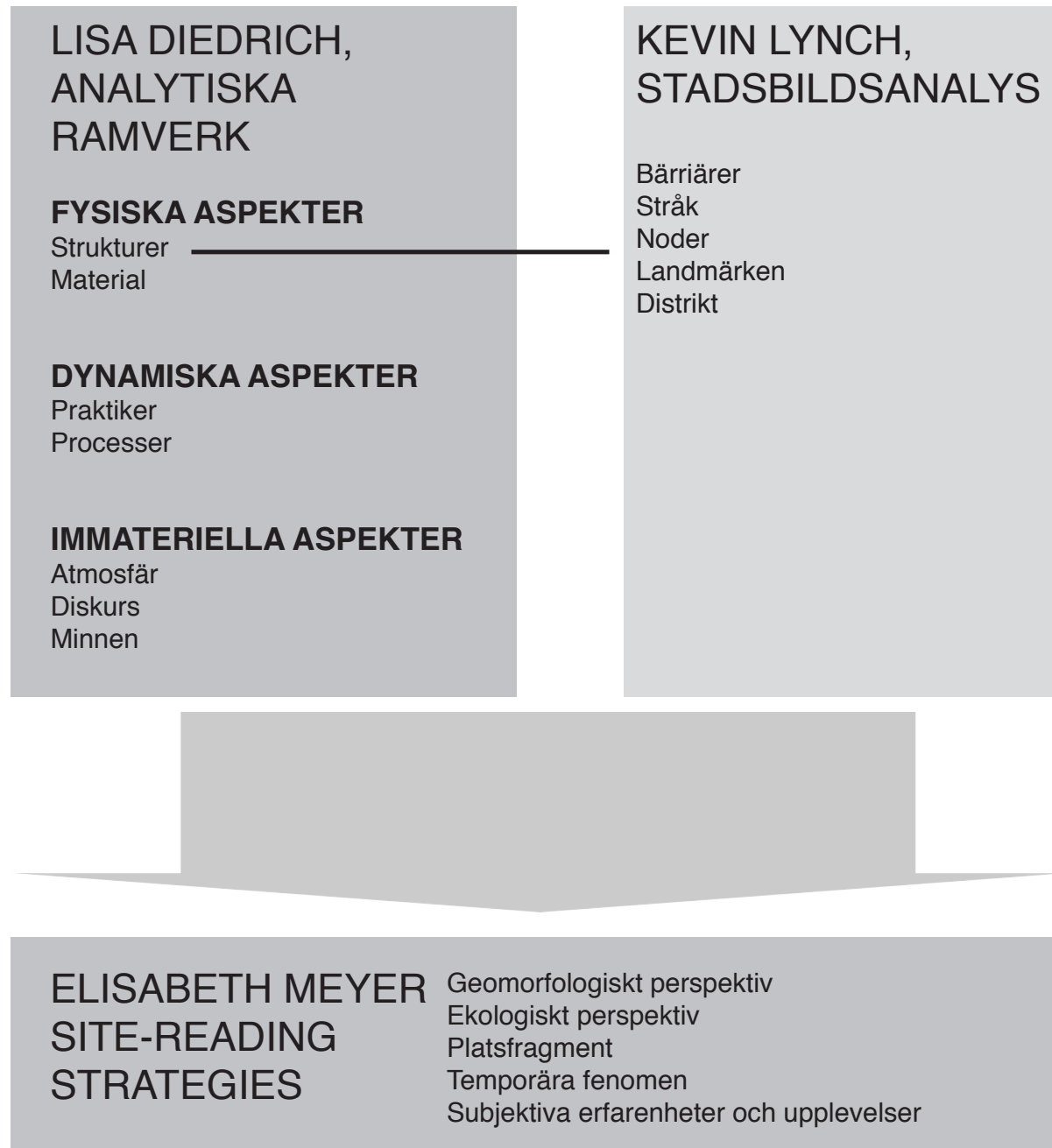


Bild 8. Beskriver förhållandet mellan verktygen och hur de använts i beskrivningen, förståelsen och tolkningen av Frihamnen på plats.

Fysiska aspekter

I denna del redogörs för de fysiska aspekter som som påverkar och karaktäriserar Frihamnen. Det är framför allt olika strukturer i och runt Frihamnen samt material som är karaktäristiska för Frihamnen

Strukturer

Studien inleds med en djupdykning i vattnet och framför allt Göta Älv och dess påverkan på Frihamnen. Älven är grunden till Göteborgs uppbyggnad och stadens hamn- och varvsverksamheter, men kopplingen mellan stad och älv har till viss del försvunnit. I Frihamnen är vattnet närvarande och en del av platsen. Vattnet påverkar platsens karaktär och vattnet kan ge olika uttryck. Något jag tyckte var intressant under mina platsbesök, var mötet mellan vatten och land. Hur mötet med vattnet påverkar olika delar av området och bidrar till olika karaktärer och uttryck beroende på var man befinner sig.



Bild. 9 Visar Älvens närvaro i Frihamnen.



Älven har ett stort avrinningsområde och sträcker sig hela vägen från Trysilfjällen i Norge ner till Göteborg. Nedströms Vänern heter älven Göta Älv. Älven fyller många funktioner, till exempel industriell verksamhet, farled, friluftsliv och sportfiske. Den är dessutom en viktig vattentäkt som förser kommunerna Mölndal, Göteborg, Partille, Kungälv, Ale, Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg med råvatten för dricksvattenberedning (Göta älvs vattenvårdsförbund, 2016). Cirka 700 000 människor är beroende av älven som vattenförsörjning (Göta älvs vattenvårdsförbund, 2015).

Bild. 10. Kartan visar Göta Älvs avrinningsområde



Bild. 11. Kartan visar djupet i älven runt Frihamnen.

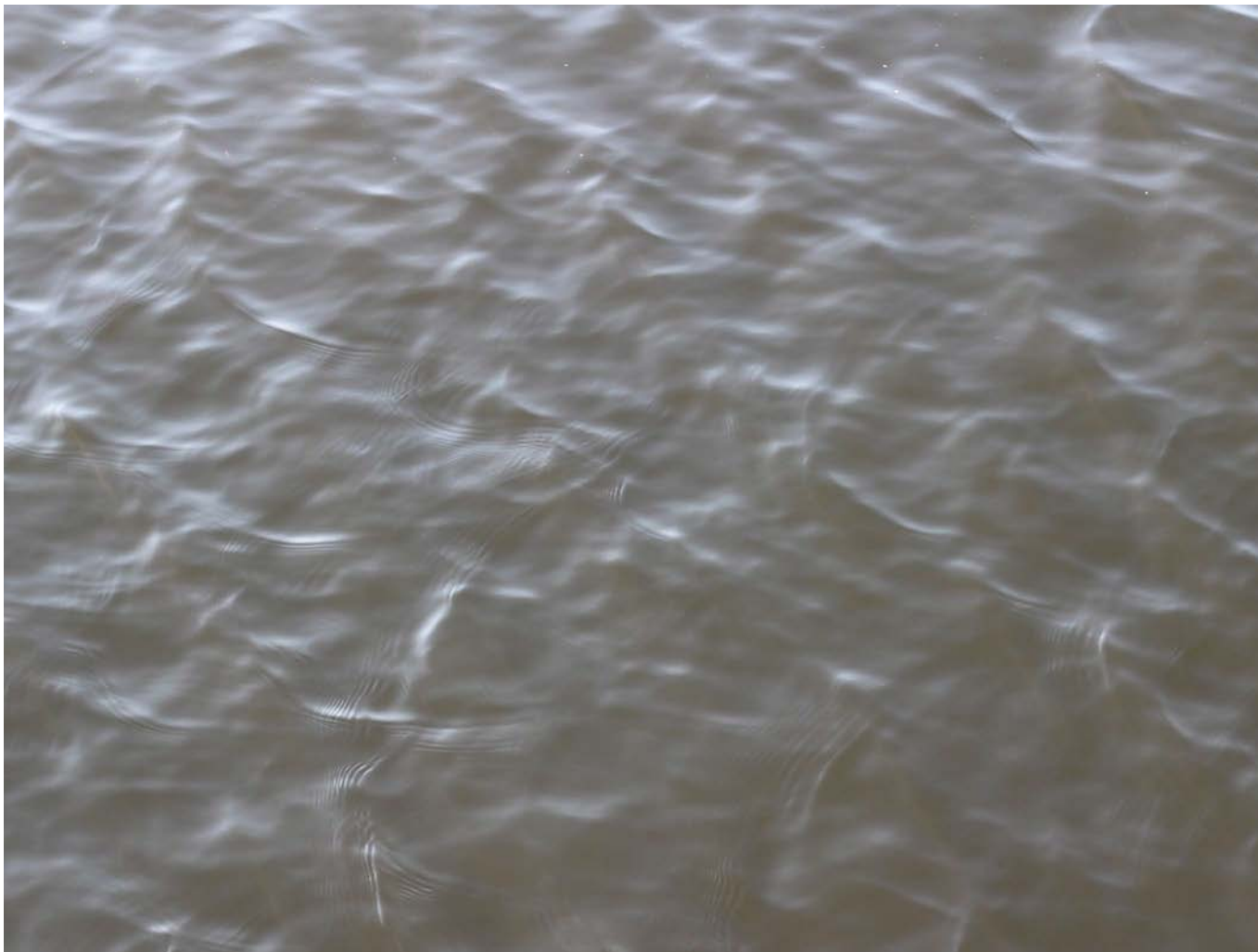


Bild 12. Vattnets olika uttryck och karaktär bidrar till upplevelsen av platsen. Det bidrar till en variation beroende på var inom området man befinner sig, samt vilken tid på dygnet eller väder och årstid det är.

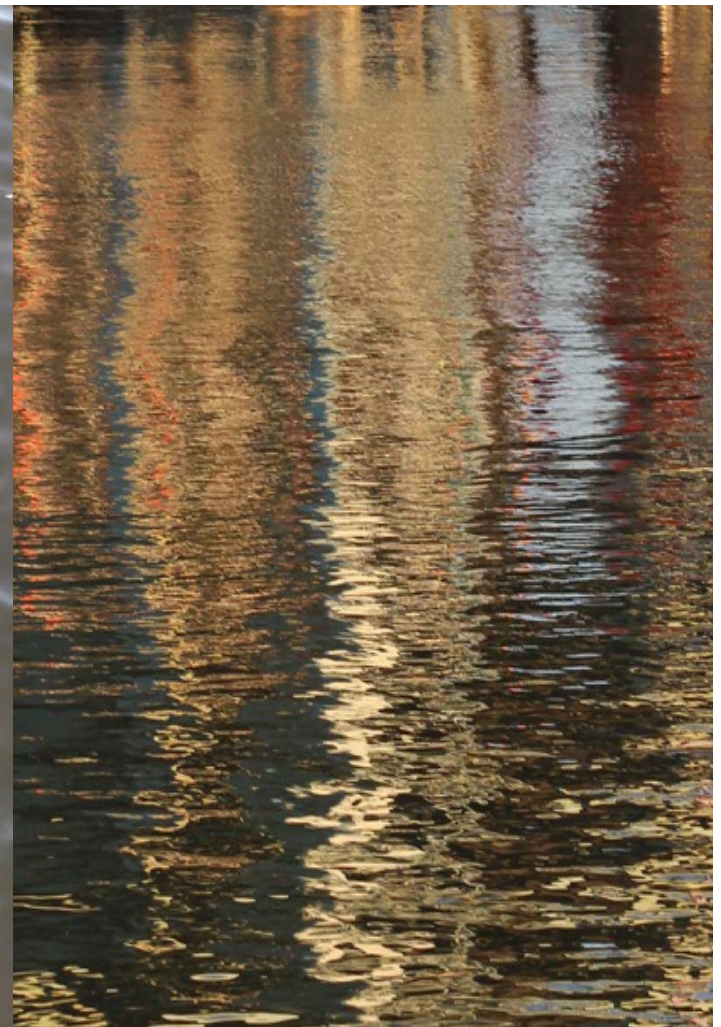


Bild 13. Staden som speglas i älven bidrar till ett livfullt och vackert uttryck som besökare till Frihamnen kan njuta av.



Bild. 14. Närvaron av vatten i Frihamnen är viktig för områdets karaktär och bidrar med flertalet positiva aspekter.

Mötet mellan land och vatten

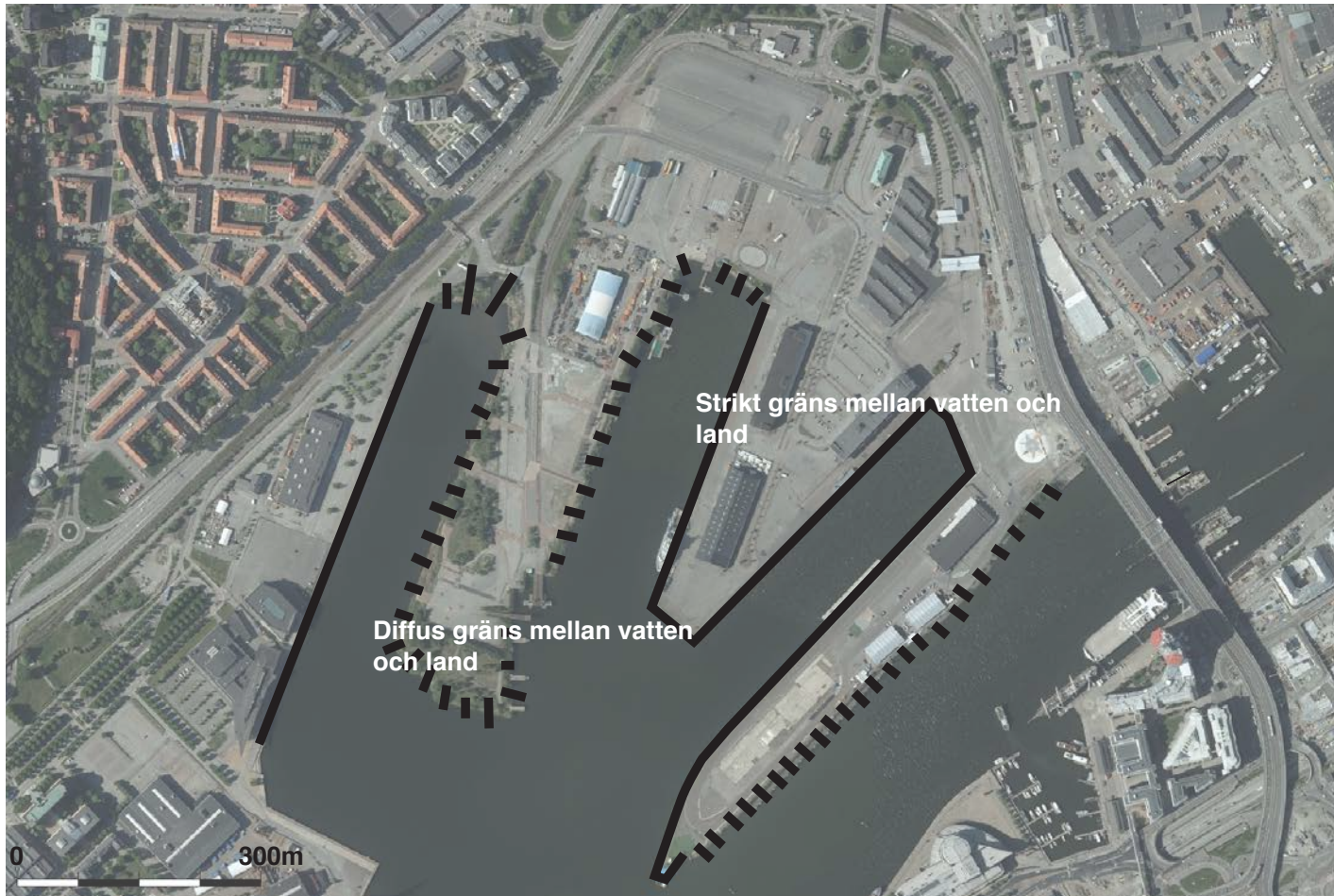


Bild. 15. Kartan beskriver hur mötet mellan land och vatten varierar på området.

Gränsen mellan land och vatten varierar i området. I vissa delar av Frihamnen finns en strikt gräns, ofta med tydlig kaj. I andra delar är gränsen mer diffus med slänt och växtlighet som utgör mötet mellan land och vatten.



Bild 16. Exempel på diffus gräns.



Bild 17. Exempel på strikt gräns.

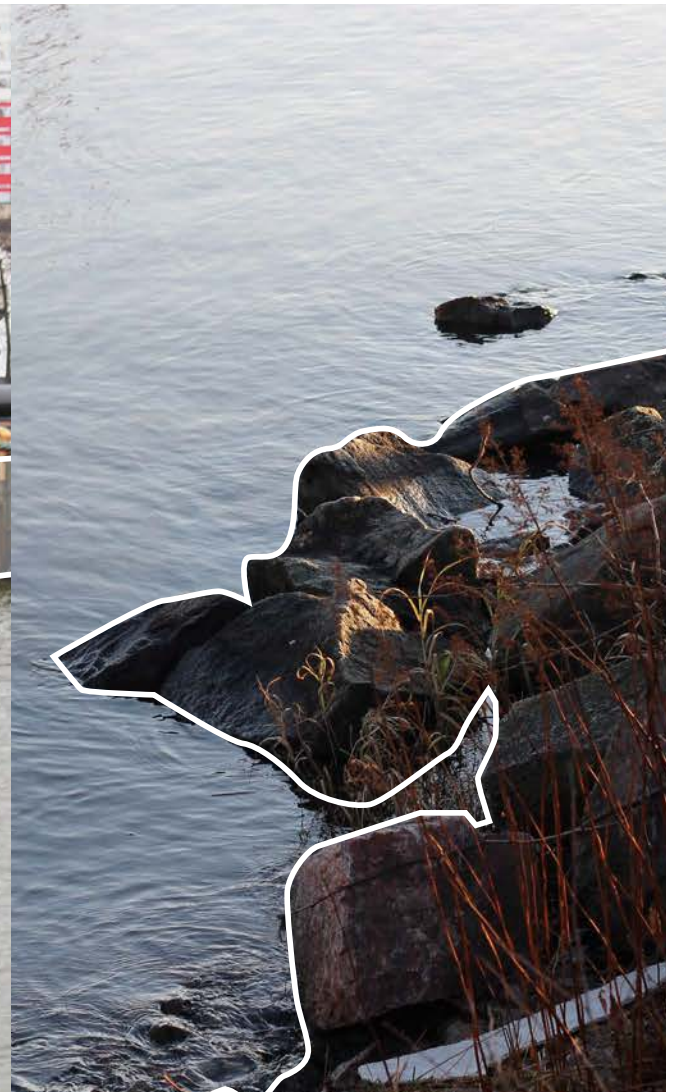


Bild 18. Exempel på diffus gräns.

Barriärer



Bild 19.

Som tidigare nämnts, har Göta Älv utvecklats till att bli en stark barriär som delar staden. Det finns ett fåtal stråk som kopplar ihop Göteborgs innerstad med Hisingen, men trots det förblir älven en stark barriär.

Utöver älven är Frihamnen dessutom avskärmd från kringliggande områden av stora infrastrukturlösningar. Bilvägarnas utbredning och trafiktäthet förstärker barriäreffekten vilket bidrar till att Frihamnen upplevs som en isolerad ö.

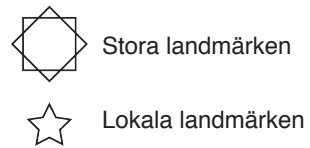


Bild 20. Bilden visar vidden av älven mellan pirerna



Bild 21. Bilden visar vidden av älven mellan Hisingen och innerstaden.

Landmärken



I närheten av Frihamnen finns viktiga landmärken för hela Göteborg. Så som Göta Älvbron och byggnaden Läppstiftet som står i nära anslutning till Göta Älvbron och Göteborgs Centralstation.

Inom området Frihamnen har bastun med dess karaktäristiska form, blivit ett lokalt landmärke. Det allmänna badet är också ett lokalt landmärke som är specifikt för Frihamnen.

Bild 22.



Bild 23. Göta Älvbron.



Bild 24. "Läppstiftet" sett från Frihamnen

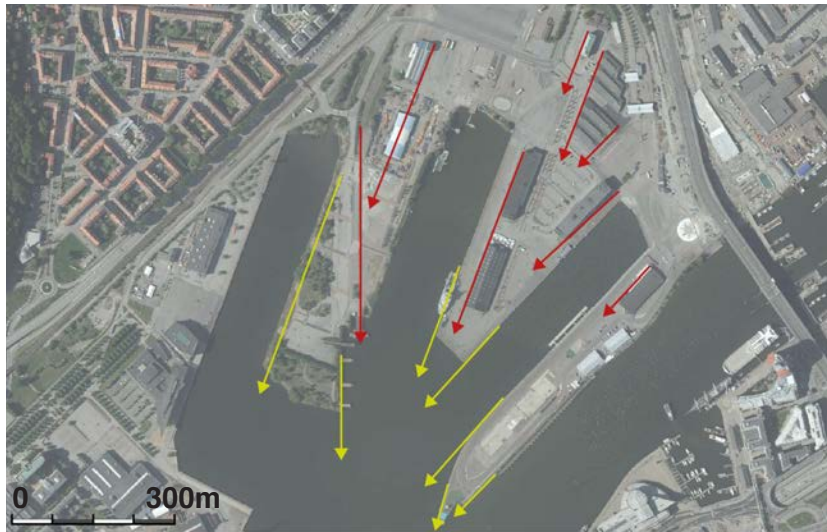


Bild 25. Bastun i Frihamnen ett lokalt landmärke.



Bild 26. Allmänna badet, ytterligare exempel på lokalt landmärke i Frihamnen.

Riktningar



- Bebyggelsens riktning
- Kajernas riktning

Pirerna skapar starka riktningar som dels leder ens rörelse längs kajen, dels skapar siktlinjer som leder blicken ut över älven. Även byggnaderna följer pirernas riktning, vilket ytterligare förstärker rörelseriktningen och siktlinjerna.

Bild. 27



Bild. 28. Byggnaderna följer samma riktning



Bild. 29. Kajernas riktning är starka.



Bild 30. Kajerna och bebyggelsens riktningar skapar gemensamt en stark rörelseriktning.

Stråk



↔ Stråk
○ Nod

Stråken i området är mycket diffusa då en stor del av området består av öppen yta. Stråken styrs till stor del av målpunkter inom området och från vilket håll en gör entré till området.

Bild 31.



Bild 32. Stora öppna ytor påverkar rörelsen i området och där finns inga tydliga stråk.

Grönstruktur



Bild 33.

Det finns inte mycket grönska i Frihamnen, men på Kvillepiren finns växtlighet som upplevs som naturlig. I övrigt finns det ett fåtal planterade trädrader som kantar gator och parkeringsytor.



Bild 34. Exempel på den naturlika vegetationen.



Bild 35. Exempel på strikta trädrader som kantar parkering.



Bild 36. Exempel på naturlig vegetation.

Material

Materialen i Frihamnen är karaktäristiska material som finns i gamla industri- och hamnområden. Funktionella material som klarar tung belastning och industriellt arbete. På vissa ställen finns intressanta materialmöten, vilket kan ge en uppfattning om att vissa material har tillkommit på ett ganska spontant vis efter att ett behov har tillkommit.

De flesta material är inte valda för sitt estetiska värde utan just för sin funktion. Det finns emellertid även de material som förmodas ha tillkommit på senare år som ska bidra med estetiska värden till platsen.



Bild 37. Järnrälsen som finns bevarad längs vissa kajer.



Bild 38. Det rostiga järnet är mycket karaktäristiskt för området och går att finna på flera olika platser, framför allt i anslutning till kajerna.



Bild 39. Intressanta materialmöten där vissa upplevs som spontant uppkomna. Ovan ser det ut som att betongytan har tillkommit vid ett nytt behov och utan vidare planering.

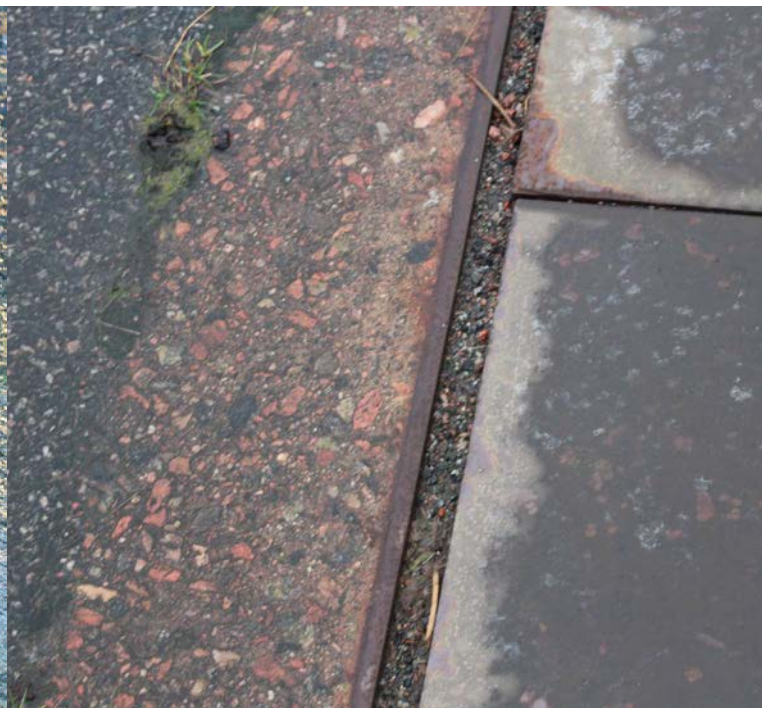


Bild 40. Ovan syns ett strukturerat materialmöte mellan betongplattor, järnkant och asfalt.



Bild 41. Mötet mellan gräs och asfalt skiljer sig till exempel från vad man vanligtvis ser i städer, då gräsytor oftast kantas av kantsten.



Bild 42. Intressant och naturlika möten mellan vegetation och sten. Växtligheten tar plats där den kan.



Bild 43. Mötet mellan hårdgjort och växtlighet kan på vissa platser upplevas som spontan och oplanerad.



Bild 44. På många platser kan en uppleva naturens kraft och den spontana tillkomsten av vegetation i sprucken asfalt.

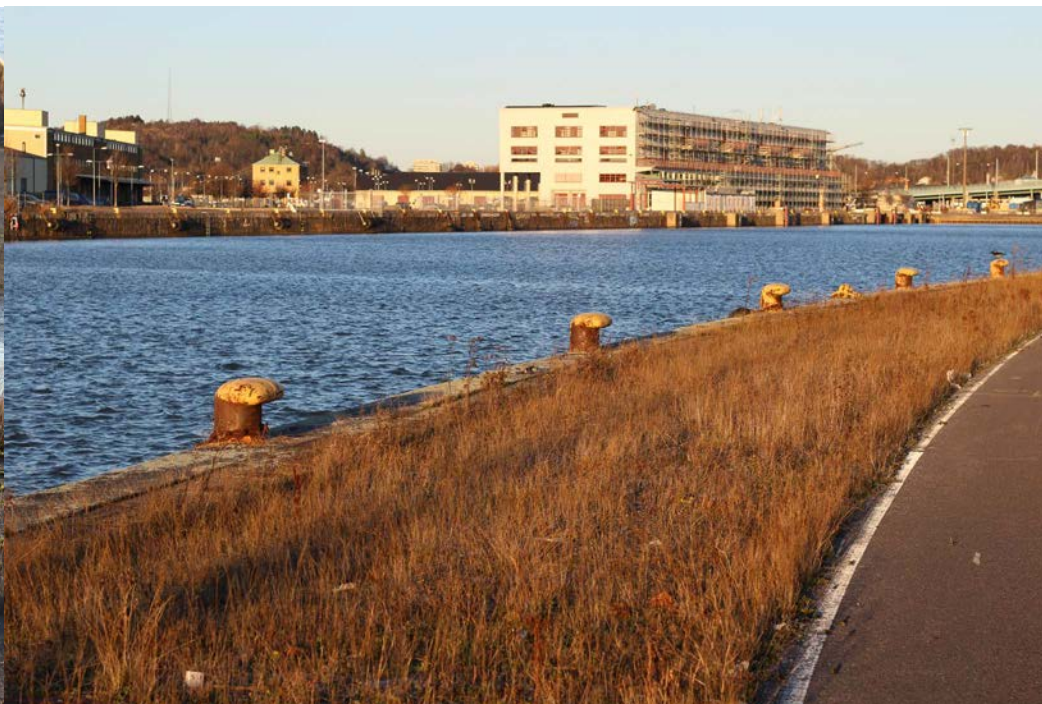


Bild 45. Gräs som kantar kajen på en del av Bananpiren.



Bild 46. Spännande materialmöten som upplevs som oplanerade. Trasig betong som blottar armeringsjärnen.



Bild 47. Asfalt är mycket påtagligt i Frihamnen. Stor del av området består av öppen asfaltsyta som i dagsläget används som parkering och där finns även en busshållplats.



Bild 48 och 49. Björkar och vass karaktäriserar den vegetation som har större utbredning, framför allt på Kvillepiren och i anslutning till Kvillebäcken.



Bild 50. Stora markeringar i marken påminner om hamnverksamheten.

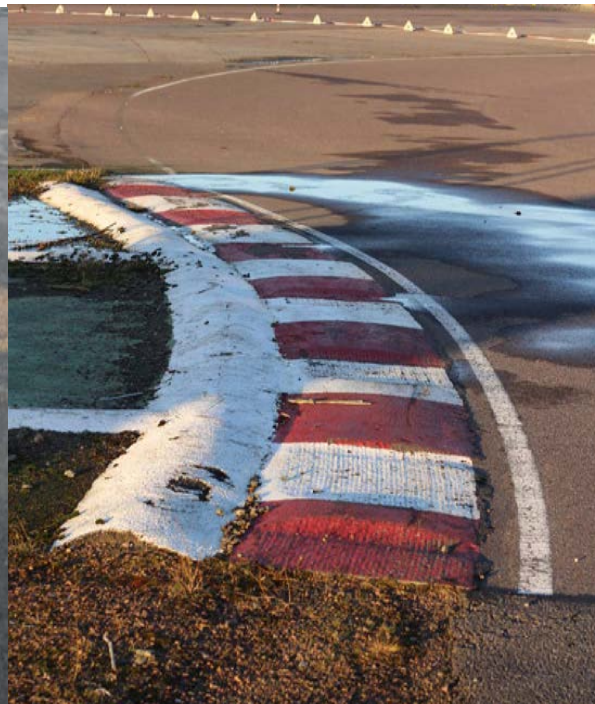


Bild 51. Tydliga färgmarkeringar särskiljer Frihamnen från övriga innerstaden.



Bild 52. Den stora skalan som finns i området påminner om hamnverksamheten och den storlek och robusthet som krävdes för att hamnen skulle fungera och vara tålig.



Bild 53. Det gula teglet är karaktäristiskt för Frihamnen



Bild 54. Grafittimålade ytor går att finna på flera platser i området.



Bild 55. Intressanta oordnade miljöer bidrar till en kontrast mot övriga stadens ordning och struktur.



Bild 56. Synliga byggkonstruktioner längs kajerna.

Att ta med sig från fysiska aspekter:

Göta älv är en viktig struktur som har stor påverkan på Frihamnen.

Pirerna är starka strukturer vars riktningar har påverkat byggnadernas placering samt bidrar med rörelseriktning.

Det finns många karaktäristiska material i Frihamnen som särskiljer området från övriga innerstaden och påminner om det kulturhistoriska arvet.

Intressanta materialmöten är en kvalité för Frihamnen.

Dynamiska aspekter

Här redogörs för de dynamiska aspekter som finns i och påverkar Frihamnen. Det är framför allt naturliga processer samt olika praktiker som äger rum i Frihamnen.

Processer

Frihamnen är starkt påverkat av väder och vind. Det finns stora öppna ytor med få objekt som blockerar eller hindrar vindens framkomlighet, vilket får det att kännas väldigt utsatt. Väder, vind och årstid har dessutom en stor påverkan på älven vilket blir mycket tydligt när man befinner sig i Frihamnen.

GÖTA ÄLV

Göta älvs vattenstånd beror på ett antal olika faktorer. Den dagliga förändringen i ebb och flod är relativt liten och brukar hamna på ca +/-30cm. Över ett år kan skillnaden i vattenstånd vara större. Som sagt beror vattenståndet på olika faktorer, dels av havsvattenståndet i Kattegatt, dels vattenflödet i älven nedströms Väneren. Vid ett högt havsvattenstånd kan flödet från Göta Älv regleras av Vattenfalls anläggningar. I dagsläget är det framför allt Bananpiren och Kvillebäcken som drabbas av översvämning vid högt vattenstånd (Blomquist, 2015).
I prognoser för framtiden förutses en

ökad översvämningssrisk i Frihamnen, till följd av ökad nederbörd och högvatten vid extremväder (Blomquist, 2015). Havsnivåhöjningen kommer ha en ytterligare påverkan på översvämningssrisken och hur området byggs i framtiden.

KVILLEBÄCKEN

Flödet i Kvillebäcken kan varieras från dag till dag, då bäcken och omkringliggande grönska tar emot dagvatten. Bäcken kan bli översvämmad vid kraftig nederbörd och flödet ut i älven blir större.

VEGETATION

Om man bortser från temperatur och väder, så är vegetation en tydlig indikator på årstidsväxlingar, vilket även påverkar upplevelsen av en plats. I Frihamnen blir den största skillnaden på Kvillepiren, där det i dagsläget finns mest vegetation.

MATERIAL

Frihamnen är som sagt ett utsatt område för väder och vind. Det kan i sin tur påverka slitage på material som används i området.

Praktiker



Frihamnen befinner sig nu i en tid av förändring. Tidigare hamnfunktion har flyttats från området och verksamheter och funktioner håller långsamt på att etableras i området. Efter samråd med stadens invånare har ett antal funktioner etablerats i Frihamnen och förankrats i göteborgarnas medvetande. Det är bland annat bastun och det allmänna badet med tillhörande faciliteter. Jubileumsparken och de aktiviteter som arrangeras där är en stor dragkraft till området och hur besökare brukar området.

Bild 57.

Svettekôrka

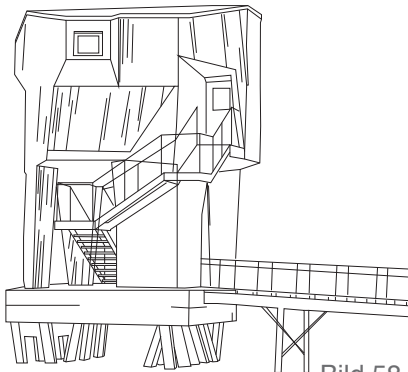


Bild 58.

Pôl Harbour

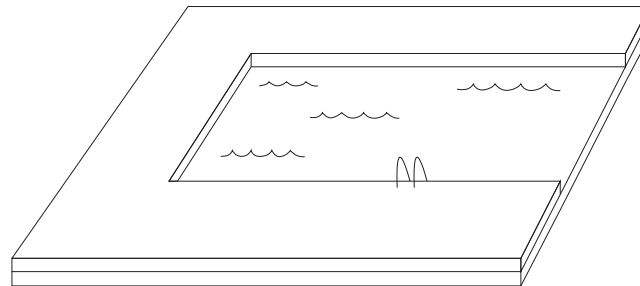


Bild 59.

BADKULTUR

Badkultur är en strategi som Göteborgs stad tillsammans med arkitektkontoret Raumlabor utvecklat för Frihamnen. Strategin kopplar samman flera av de olika funktioner som tillkommit i Frihamnen de senaste åren. Raumlabor ser på bad som en mötesplats där olika människor kan mötas (Nilsson & Segerlund, 2015). Badets sensoriska upplevelser bidrar med en plats där människor kan mötas utan konkurrens och konsumtion, utan fokus ligger på upplevelsen av badet (Nilsson & Segerlund, 2015).

Badkultur är en strategi som samlar och vägleder vilka prototyper som fått en plats i Frihamnen och Jubileumsparken.

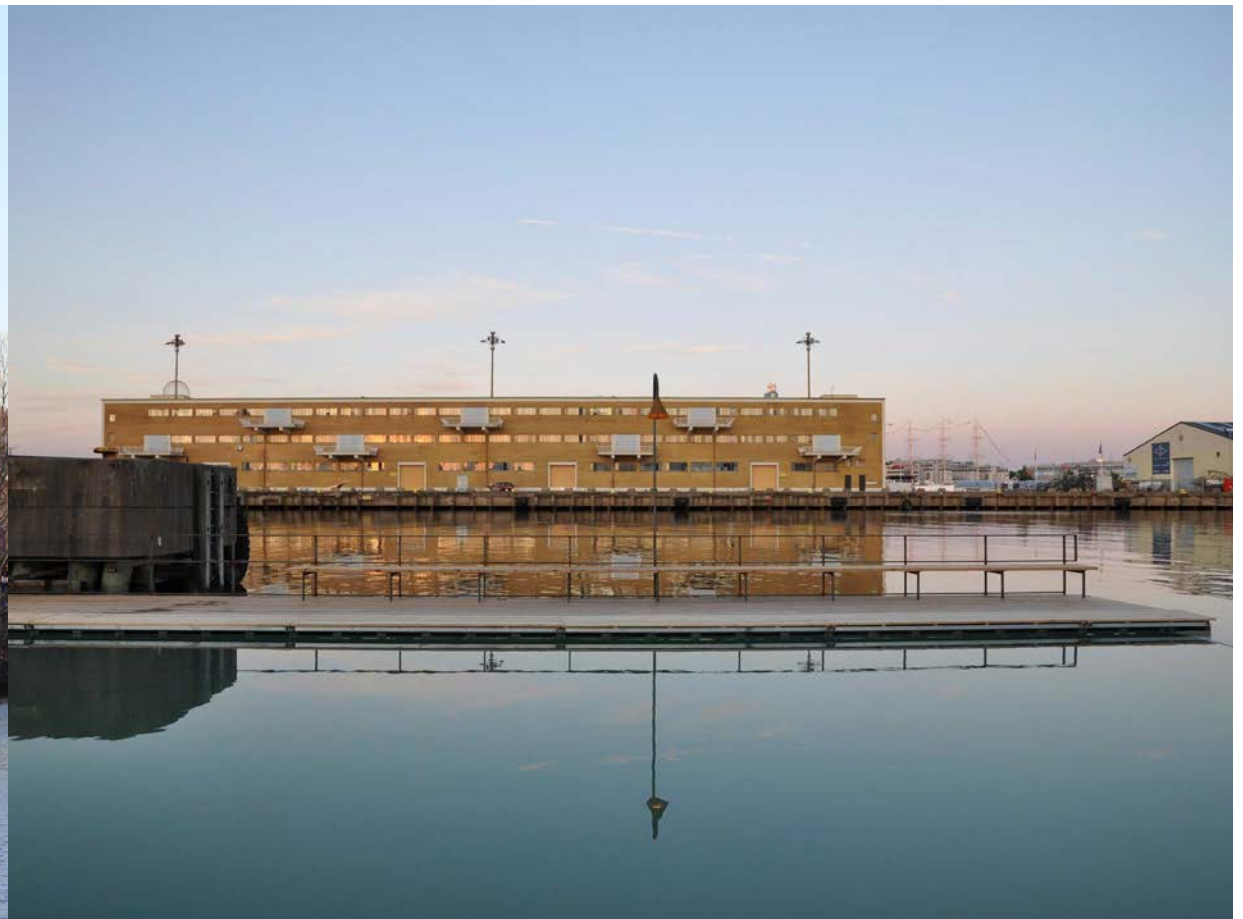


Bild 60. Bastun är en av prototyperna som etablerats med Frihamnen och som i dagsläget är förknippat med området.

Bild 61. Allmäna badet är en annan prototyp och viktig del i konceptet Badkultur som är starkt förknippat med Frihamnen. *Magasin 113 i Frihamnen, Göteborg*. (Jubileumsparken, 2017) <https://www.mynewsdesk.com/se/aelvstranden-utveckling-ab/images/magasin-113-i-frihamnen-goeteborg-949000>
Licens: Creative Commons erkännande



Bild 62. Fönstret ramar vackert in en vy mot älven.
Utsikt från bastun. (Fernström 2015) <https://www.mynewsdesk.com/se/aelvstranden-utveckling-ab/images/bastun-i-jubileumsparken-frihamnen-390486>
 Licens: Creative Commons erkännande



Bild 63. Fasiliteter till badet och bastun med
 omklädningsrum och offentliga toaletter. Även
 satvattentunnan "Lilla Salt". Bastun är utanför bild
 till vänster.



Bild 64. Café Fluß med servering och klubevenemang.



Bild 65. Skateboardrampen.



Bild 66. Även om hamnverksamheterna flyttats från Frihamnen, så händer det att en fortfarande ser båtar ligga längs kajerna. Här är en mindre finsk båt.



Bild 67. Ibland kan man se Kustbevakningen ligga i Frihamnen



Bild 67. Senaste tillägget i Frihamnen är de temporära bostäderna med bygglov på 15 år.



Bild. 68. "Bergat" som är en del av vattenlekplatsen "Näsan i Blöt".



Bild 70. Bananpiren som under flera år har fungerat som evenamngsplats under till exempel musikfestivalen Way Out West och där man nu under våren 2020 kunnat se på Drive-In bio.

Att ta med sig från dynamiska aspekter:

Frihamnen är starkt påverkat av väder och vind, då där finns stora öppna ytor och koppling till älven kan vinden färdas utan hinder.

De praktiker som äger rum i området i dagsläget är starkt kopplade till de funktioner och verksamheter som verkar i Frihamnen.

De temporära prototyperna är viktiga dragningskrafter för besökare.

Stort fokus ligger på "Badkultur" och de prototyperna som är kopplade till konceptet.

Prototyperna finns vid Kvillepiren och är en del av Jubileumsparken.

Immateriella aspekter

I det här avsnittet beskrivs de immateriella aspekter som karaktäriserar Frihamnen. Så som atmosfär, diskurser som påverkar Frihamnen samt minnen av Frihamnen och hur dessa påverkar upplevelsen av området.

Atmosfär

Vid mitt första platsbesök, en solig decemberdag, slogs jag av det otroliga ljuset som skapades på platsen och hur ljuset reflekterades i materialen och förstärkte de gyllene färgerna i teglet, det rostade järnet och det vissna gräset. Den lågt stående decembersolen bidrog till att förstärka stadens siluett till en vacker bakgrund under vistelsen i Frihamnen.

Frihamnen kan även upplevas som hård, karg och öde. När himmlen är täckt av moln en vinterdag, ger området ett kallt intryck. När solens varma strålar inte når området, känns Frihamnen öde och bortglömd.

Den bortglömda och öde känslan bidrar till det som De Sola-Moralés skriver i Terrain Vague (1995), det vill säga en viss frihetskänsla, då området på sätt och vis ligger utanför stadens tydliga strukturer och estetik. Det har tagit sig i uttryck i temporära konstruktioner och en egenbyggar-estetik. Göteborgs Stad

har dock aktivt deltagit och bjudit in till en process där stadens invånare har varit med och bidragit med både önskemål och faktisk arbetskraft för att utföra bygget.



Bild 71. Vy över Göta Älv och Bananpireni vackert eftermiddagsljus.



Bild 72. Eftermiddagssolen som ger ett vackert skuggspel från balkongerna på Kajsjul 113 och ger det gula teglet ett gyllene sken.



Bild 73. Lyftkranarnas siluetter bidrar till en vacker kuliss för Frihamnen.



Bild 74. Vissa delar kan upplevas som skräpiga. Bild 75. Stora delar av Frihamnen är öppen asfaltsyta som kan upplevas som tom och ödslig.



Bild 76. Gamla magasin kan bidra till känslan av ödslighet.



Bild 77. Yta som känns ödslig och med stängsel som bidrar till en något fientlig miljö.



Bild 78. Sidan av Café Fluß. Stilen bryter mot övriga området och bidrar med en hembygggar-stil som ger en fri känsla och som inte följer övriga innerstadens normer.

Ljudmiljö

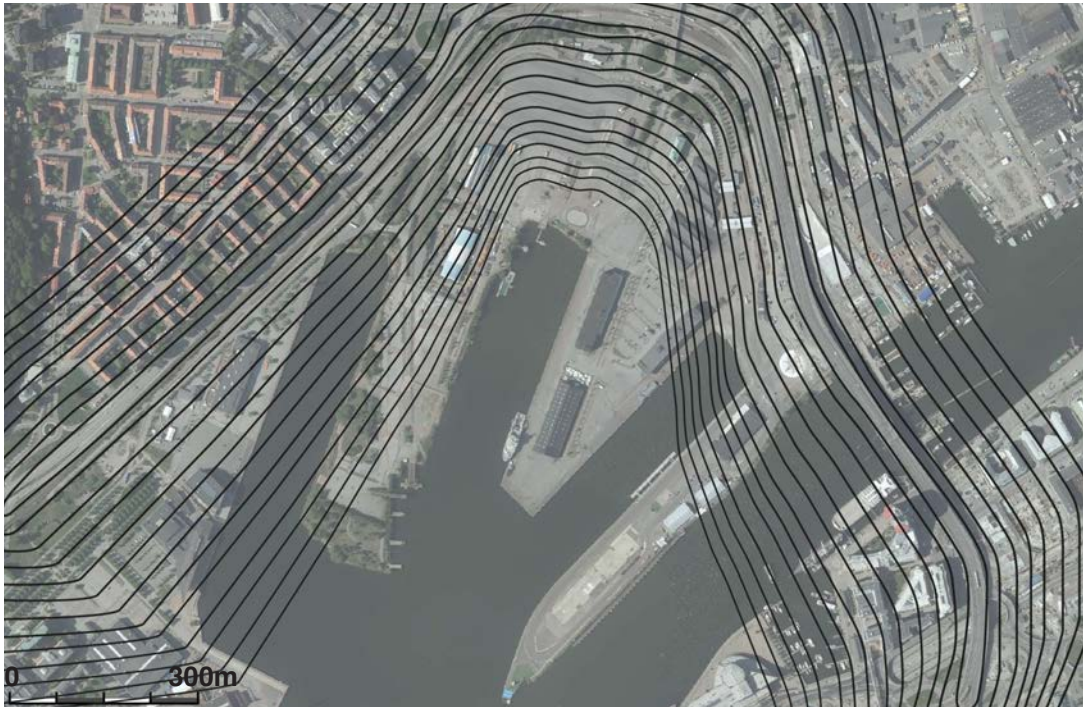


Bild. 79

Frihamnen är i dagsläget utsatt för buller. De största ljudkällorna är Göta Älvbron och Lundbyleden. Göta älvbron trafikeras av olika färdmedel som bidrar till bruset men när spårvagnar passerar skarven där bron öppnas, hörs ett dunsande ljud som sticker ut från det konstanta bruset. Olägenheten med ljudet från spårvagnarna kommer dock förmodligen reduceras när nya hisingsbron tas i bruk. Lundbyleden väster om Frihamnen är en starkt trafikerad väg som är stor bidragare till bullret i Frihamnen. Eftersom stora delar av Frihamnen är öppna ytor och delvis omgivet av vatten, kan ljudet färdas fritt och långt från ljudkällan.

Mellan Lundbyleden och Frihamnen går Hamnbanan, en järnvägsräls där gods från yttre hamnen transporteras. Det gick inget godståg under platsbesöken, men det kan antas bidra med störande buller i Frihamnen.



Bild 80. Spårvagn åker över bron

Diskurs

Planeringen för Frihamnen har inneburit en komplicerad process där flera olika diskurser har drivit arbetet. I de planeringsdokument, det vill säga Översiktsplanen, Vision Älvstaden och Program för Frihamnen och del av Ringön som publicerat finns de redovisade.

I planerna finns ett visst plats- eller site-tänk, exempelvis finns ett fokus på Frihamnens geografiska läge i staden, det vill säga centralt med isolerat av barriärer. Göta Älv lyfts fram som en viktig struktur som både en fördel för området, men även en risk för Frihamnens framtid då förhöjda havsnivåer och extremväder kan orsaka översvämningar i området. I planerna läggs även vikt vid områdets kulturarv som en viktig bidragande faktor till områdets identitet.

Planerna lägger inte särskilt stor vikt vid en platsspecifik utveckling av Frihamnen, men Göteborg stad har använt sig av platsbyggande som planeringsverktyg, vilket bidrar med annan utgångspunkt än vad det går att läsa i plandokumentet.

Platsbyggnad har till synes varit den mest framträdande diskursen som drivit utvecklingen av Frihamnen. Tillskillnad

från planeringsdokumenten som förenklat är en top-down styrning, så har platsbyggandet till viss del bidragit med en "bottom-up" planering som skett på plats i Frihamnen.

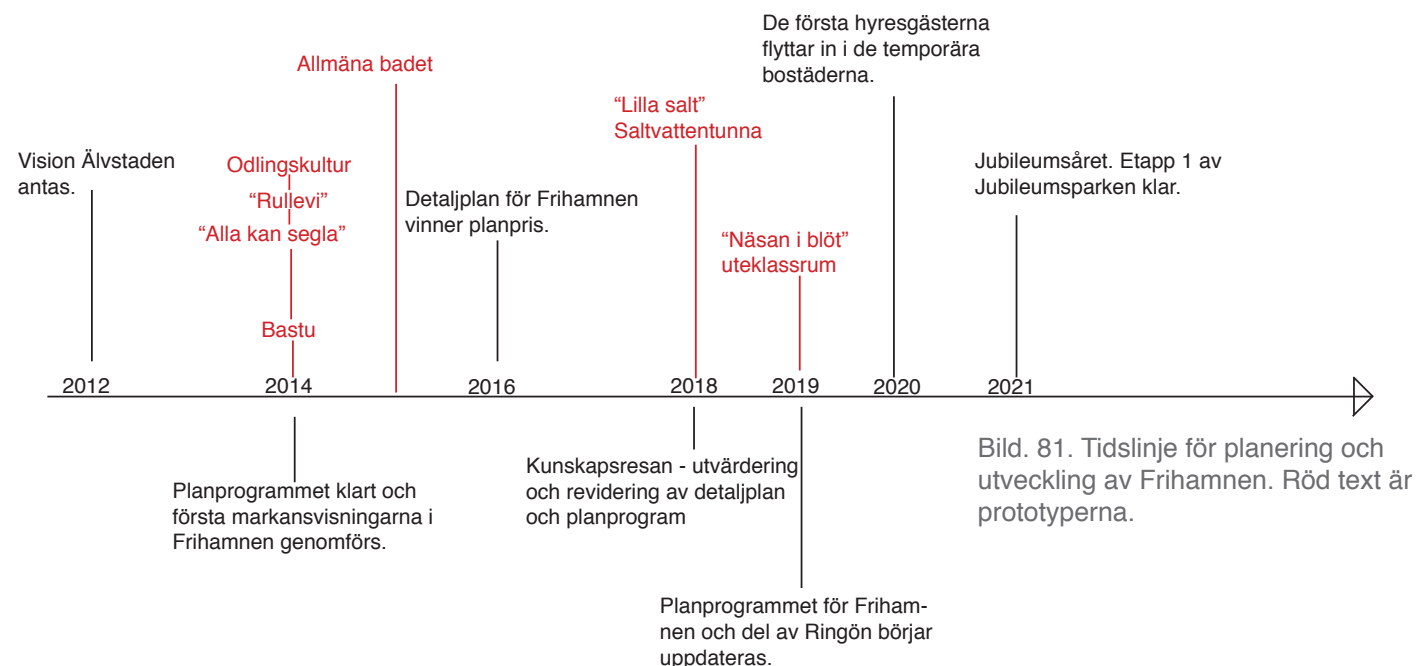
Platsbyggandet har mynnat ut i ett antal temporära prototyper som skapats utifrån Frihamnens kvalitéer. Prototyperna grundar sig dels i önskemål som framkommit under medborgardialoger,

dels från workshops med inbjudna arkitektkontor (Dahl, 2016).

Älvstranden Utveckling, som är ett kommunalt bolag som är drivande i utvecklingen av Frihamnen och Älvstaden, definierar platsbyggnad som en "strategisk metod för att utveckla ett område" (Älvstranden Utveckling AB, u.d.). Syftet är att skapa en plats i Frihamnen och ta tillvara på tidsluckan

i stadsomvandlingsprocessen, samt att skapa en medvetenhet om Frihamnen bland stadens invånare (Älvstranden Utveckling AB, u.d.). Det är alltså ett verktyg för att gå från rum (space) till plats (place).

En del av de temporärare prototyperna har beslutats bli permanenta då de idag har utvecklats till lokala landmärken för Frihamnen (Dahl, 2020). Prototyperna



är viktiga dragningskrafter för Frihamnen och bidrar till områdets attraktivitet. Prototyperna ses nu som kvalitéer i Frihamnen och kan därför bevaras eller utvecklas i framtida Frihamnen.

Tillskillnad från tidigare nämnda planeringsdokument, så skapas prototyperna på plats med Frihamnens kvalitéer som inspiration. Då utvecklingen av Frihamnen kommer ta många år, så blir Jubileumsparken med sina prototyper en plats medan vi väntar på det färdiga.

PLATSBYGGNAD

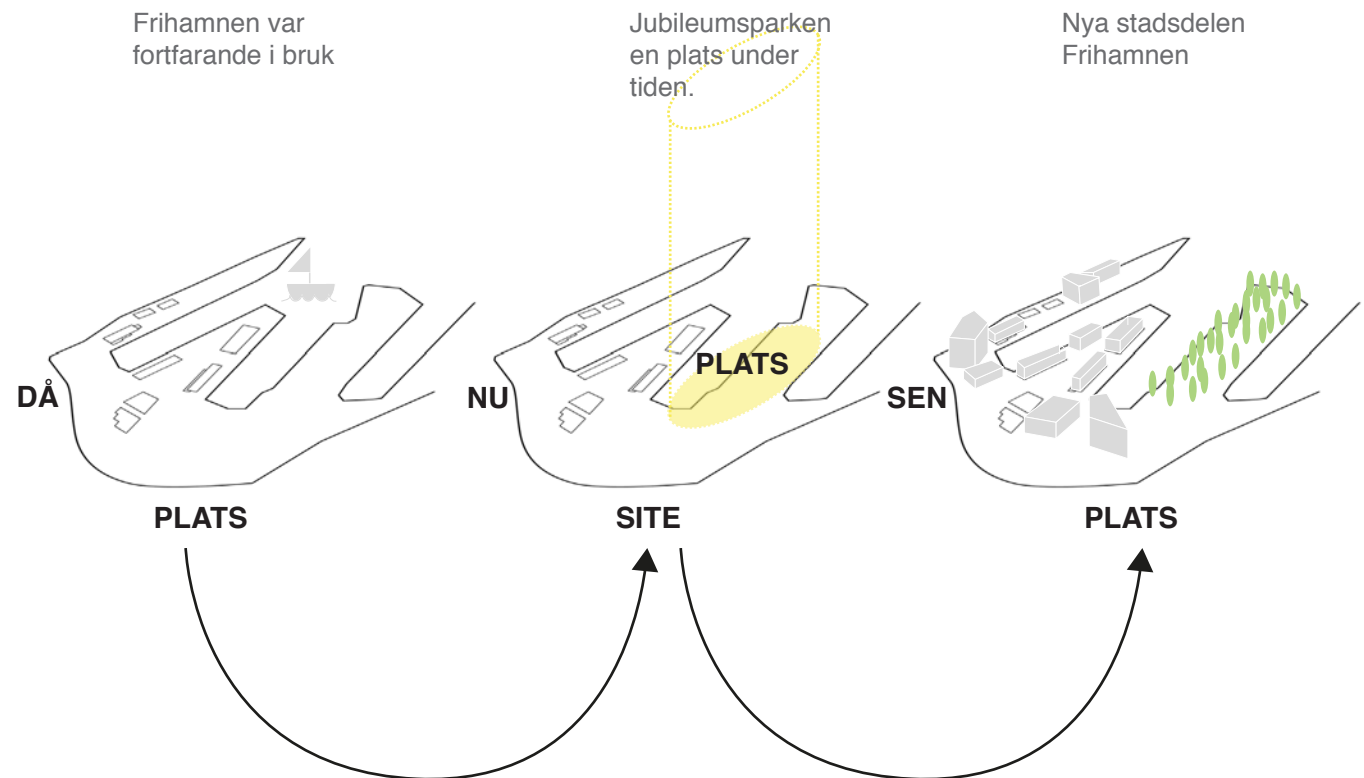


Bild 82. Visar Beauregards (2005) teori om relationen mellan plats och site i kontexten Frihamnen med platsbyggnad som planeringsverktyg.

Minnen

Frihamnens rika historia är påtaglig i den fysiska miljön på platsen. Där finns objekt som berättar om områdets tidigare funktioner och karaktäristiska material som beskriver platsens betydelse för Göteborg. De objekt som finns kvar från hamntiden ger karaktär till platsen och utbildar oss om stadens historia och kontakten med resten av världen. Hamnen har länge varit en viktig del av Göteborgs stadsbild och trots att hamnen flyttats ut från innerstaden, kan vi fortfarande påminnas om att Göteborg är en hamnstad.



Bild 83. Stora lastrampen på Kvillepiren är ett intressant objekt kvarlämnat från hamntiden.



Bild 84. En gammal lyftkran på räls finns bevarad mitt emot Kvillepiren.

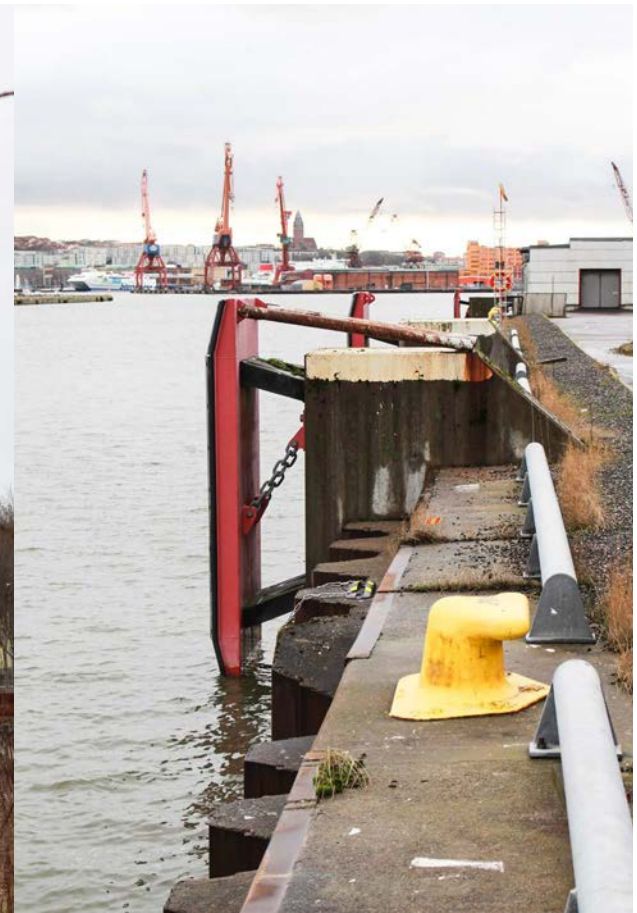


Bild 85. Fendrar och pållare längs kajerna är intressanta objekt som påminner om områdets tidigare funktion

Att ta med sig från immateriella aspekter:

Atmosfären i Frihamnen är unik för stadens centrala delar. Den kan upplevas både som ödslig och fri.

Både ljud och ljus är viktiga aspekter att ta i beaktning när det planeras för Frihamnen. Området är mycket påverkat av buller från omkringliggande infrastruktur.

Den diskurs som framför allt har drivits och som är mest synlig i Frihamnen är platsbyggnad.

I Frihamnen finns objekt från hamnverksamheter bevarade, vilka påminner om områdets historia och tidigare funktion. Dessa objekt bidrar till områdets unika karaktär.

Summering av Frihamnen

Frihamnen i dåtid

När Frihamnen invigdes år 1922, blev området en stark symbol för Göteborgs öppenhet mot världen. I Frihamnen kunde varor förvaras i magasinen på området utan att förtullas. Området är starkt förknippat med bananimport från Västindien och den vita bananbåten var länge en del av Göteborgs stadsbild. När export- och importverksamheten expanderade flyttades verksamheten till containerhamnen Skandiahamnen och Frihamnen övergavs. Sedan dess har det funnits ett antal verksamheter som huserat i området, men trots det har Frihamnen blivit ett tomrum i stadsnätet.

Frihamnen i planerna

Översiktsplanen pekar ut Frihamnen som ett förnyelseområde i framtida stadsutveckling. Vision Älvstaden som är ett planeringsdokument för stadsdelarna Backaplan, Ringön, Kvillestan, Frihamnen, Lindholmen, Södra Älvstranden, Centralenområdet och Gullbergsvass, beskriver visionen för hur utvecklingen av de här områdena ska se ut. Visionen syftar även till att peka på de styrkor

som kan driva utvecklingen av Älvstaden. I Vision Älvstaden listas tre strategier som ska vägleda och driva utvecklingen av Älvstaden, nämligen att Hela staden, Möta vattnet och Stärka kärnan.

Genom att skapa förutsättningar för Göteborgs invånare att mötas i Älvstadens delområden, är förhoppningen att motverka den segregation som starkt präglar staden. Ytterligare vill Göteborgs stad motverka och bygga bort de barriärer som i dagsläget isolerar Älvstadens delområden. I Älvstaden finns goda möjligheter att öka vattenkontakten. Göta Älv är en viktig tillgång till staden, men som i dagsläget upplevs som otillgänglig. I Älvstaden finns det goda möjligheter att skapa platser och stråk med naturlig kontakt till vattnet och Göta Älv. Det finns dessutom förhoppningar om att genom Älvstaden kunna utveckla stadskärnan. Frihamnen har ett geografiskt läge som är viktigt i den aspekten. Genom att utveckla Frihamnen och integrera området i stadens strukturer, kan stadskärnan växa över älven.

Frihamnen på plats

Med hjälp av Lisa Diedrichs (2013) analytiska ramverk, har jag identifierat platsspecifika kvalitéer och förutsättningar i Frihamnen. Under mina platsbesök har jag funnit många olika aspekter som påverkar områdets identitet. Allt ifrån rester från hamnverksamheten till den atmosfär som utvecklats i området. Men den viktigaste strukturen är Göta Älv. Göta Älv och vattnet är grunden till att området existerar idag. Det är dessutom en oerhört viktig resurs för hela Göteborg, då älven är en vattentäkt och förser Göteborgsområdet med färskvatten.

Då jag har studerat strukturer i Frihamnen, har jag funnit att de skiljer sig mycket från övriga staden. Hur området möter vattnet, bebyggelsestrukturen och grönstrukturen. Ytterligare omgärdas Frihamnen av barriärer, vilket starkt påverkar upplevelsen av området som isolerat.

Det var väldigt intressant att titta på de material som finns i området, då många skiljer sig från vad en vanligtvis ser i

stadsmiljöer. Material som lämnats kvar som rester från hamnverksamheten är viktiga karaktärsdrag för Frihamnen. Intressanta materialmöten har uppstått och naturens kraft visar sig genom spontan etablering av vegetation i sprickor i asfalten.

Frihamnen är starkt påverkat av väder och vind. Vind kan snabbt förflyttas över området, då det är få objekt som blockerar. Området påverkas dessutom av vattennivån i Göta Älv som kan variera beroende på ebb och flod och årstidsväxlingar.

De praktiker som pågår på området är starkt påverkade av de funktioner som finns. Vintertid är området näst intill folktomt, medan under sommaren när allmänna badet är öppet är flödet av människor desto större. De temporära funktioner som finns i Jubileumsparken har en stor dragningskraft och lockar många besökare under sommarmånaderna. Ett viktigt koncept är Badkultur vilket har guidat flera av de prototyper som finns i området. Idén kring badkultur är att skapa en mötesplats för besökare, där olika typer av bad är i fokus och därmed får människor en gemensam nämnare,

det vill säga den gemensamma upplevelsen av olika typer av bad. Karaktäristiskt för Frihamnen är den atmosfär som uppstått i området. Det finns en viss övergiven känsla, vilket antingen uppfattas som ödslig eller fri. Fri i att området inte är kodat på samma sätt som övriga staden, utan där finns möjligheter att skapa något nytt. Men ödsligt på så vis att området saknar tydlig funktion och ligger utanför stadens vardagliga bruk.

Frihamnen är som en ö i staden. Området är isolerat av barriärer och den fysiska miljön och upplevelser skiljer sig starkt från övriga innerstaden. Där finns många karaktärskapande attribut att ta fasta på i framtida planering och designinterventioner. Genom att använda sig av ett platsspecifikt tänkande, kan Frihamnen utvecklas till att bli ett område med stark identitet och dragningskraft för besökare, boende och näringsliv.

KAPITEL 4.

AVSLUTNING

Diskussion

Platsspecifika kvalitéer och förutsättningar i Frihamnen.

Frihamnen är ett komplext område i det att det bär på en historia som präglar områdets identitet, men är samtidigt i en omvandlingsfas, vilket har bidragit med nya identiteter och kvalitéer. Jag ville med det här arbetet med hjälp av handfasta verktyg ta reda på vad Frihamnens identitet och platsspecifika kvalitéer är. Initialt såg jag frågan som något enkelt att besvara, men såhär i efterhand inser jag att svaret har varit mycket svårare att hitta än förväntat. I kapitlet om Frihamnen har jag en beskrivning och en redogörelse av vad jag har funnit för platsspecifika kvalitéer och förutsättningar.

Sammanfattningsvis karaktäriseras Frihamnen av de material som finns kvar från hamnverksamheten, platsspecifika strukturer som skiljer sig från en typisk stadsstruktur, den atmosfär som kan upplevas i området och minnen från området, både i form av fysiska objekt på plats, men även det kollektiva minnet av hamnen som en del av Göteborgs stadsbild. Men som med mycket annan kunskap, så

efter att ha grävt inom ämnet, så inser jag hur många lager där är och hur mycket jag inte vet. Jag har kommit till insikten att det inte går att sätta en stämpel på vad Frihamnen är, ur ett platsspecifikt perspektiv, då området är mitt i en stor förändring. Jag vill dock mena att det är svårt att hitta platser och områden som är statiska och att det konstant sker förändringar i vår offentliga miljö. Det behöver inte vara förändringar i den fysiska miljön utan det kan vara människors beteende som förändras och därmed förändras upplevelsen av platsen eller området. Det har inte minst uppmärksammats nu under covid-19 pandemin, då människor kan ha ett förändrat rörelsemönster och brukar socialdistansering.

I del 3 Frihamnen på plats har jag redovisat vad jag har funnit för platsspecifika kvalitéer och förutsättningar under mina platsbesök. Av dessa är det kulturhistoriska arvet en viktig beståndsdel i Frihamnens identitet. En annan beståndsdel är den atmosfär som har utvecklats. Precis som De Sola-Moralés skriver i Terrain Vague (1995) så är Frihamnen något

annat än övriga staden. Utrymme för flexibilitet och spontanitet är tydligt i Frihamnen. Området är fyllt av möjligheter, vilket till viss del har kommit till uttryck genom temporära funktioner och prototyper.

I Frihamnen är mötet mellan land och vatten viktigt. Mötet ser olika ut i olika delar av området och det varierar mellan de olika pirerna. På vissa platser är mötet hårt av en kajkant och i vissa delar är mötet mjukt och flytande av stenkant eller växtlighet.

Jag förvånades av hur karaktäriserande pirerna är. Hur pirerna starkt driver riktningarna för rörelse och byggnadsstrukturer. Inledningsvis såg jag framförallt gamla objekt och material som det viktigaste karaktärerna. De kvarlämnade hamnobjekten och materialen är viktiga och karaktäriserande för Frihamnen, men initialt såg jag dem som allra viktigast. Jag vill hävda att det är på grund av att området är i förändring och nya faktorer har en lika stor inverkan, som kvarlevorna från hamnen, på upplevelsen av Frihamnen

Krav på platsspecificitet i planeringsdokumenten.

Jag ville se hur Göteborgs stad ser på platsspecifik planering och design i omvandlingsprojektet Frihamnen och om det kommer till uttryck och ställs krav i planeringsdokumenten. I början av arbetet hade jag en bild om vad site eller plats vad, men utifrån den teori som ligger till grund för arbetet så har min uppfattning förändrats eller utvecklats. Burns och Kahns (2005) dynamiska relationella konstruktion av site, breddar svaret på min fråga. Det går inte att ge ett enkelt ja eller nej svar. Eller som lärare alltid svarar: det beror på. Det beror framför allt på skalan. Översiktsplanen och Vision Älvstaden ger en översiktlig bild av utvecklingen av Frihamnen och vilka platsspecifika kvalitéer och förutsättningar som är viktiga ur ett stadsbyggnadsperspektiv.

Som tidigare nämnts så är Frihamnens geografiska läge en viktig aspekt för framtida stadsutveckling. I framför allt Vision Älvstaden poängteras Frihamnens förhållande till övriga

staden och de barriärer som isolerar området. Där lyfts relationen till Göta Älv och hur områdets ska planeras i förhållande till den, både med kopplingar till vattnet, men även risker och planering för ökad havsnivåhöjning och översvåmningsrisker med extremväder.

I en mer detaljerad skala nämns det kulturhistoriska arvet som en platsspecifik kvalité som bör finnas med i planering och gestaltning av Frihamnen. Men i vilken utsträckning är oklart och där finns risk att det blir som Lisa Diedrich (2013) beskriver i sin avhandling, att specifika hamnobjekt sparas och sedan kallas platsspecifik design.

Det tidigare planprogrammet, Program för Frihamnen och del av Ringön, följer ungefär samma mönster som Vision Älvstaden och Översiktsplanen i det att där presenteras en översiktlig medvetenhet om platsen Frihamnen och områdets förutsättningar, medan ett platsspecifikt perspektiv i en detaljerad skala är bristfällig. Framför allt saknas en tydlig bild av vad Göteborgs stad anser är

platsspecifika kvalitéer i Frihamnen. Då planprogrammet i dagsläget håller på att uppdateras, är det svårt att ge ett svar på vilka krav som ställs i det.

Det går heller inte riktigt att urskilja en syn på platsspecifika kvalitéer eller identiteter med ett tidsperspektiv. Jag får uppfattningen efter att ha läst planeringsdokumenten att Göteborgs stad anser att Frihamnens identitet enbart är en kulturhistorisk identitet och på sätt och vis förbiser de kvalitéer som utvecklats och tillkommit sen hamnen avvecklades.

Min syn på en platsspecifik utveckling i Frihamnen.

När jag har studerat Frihamnen har jag funnit intressanta kvalitéer som särskiljer området från resten av staden och som genom design kan utvecklas för att skapa en god livsmiljö med intressant karaktär. Jag skulle vilja skapa en bebyggelsestruktur som förstärker de riktningar som finns på pirerna i dagsläget. Den klassiska kvartersstaden är välfungerande på många sätt, men jag tror inte att det är en universell lösning som kan appliceras överallt. En platsspecifik bebyggelsestruktur kan bidra med intressanta kajpromenader och en struktur som inte försummar områdets historiska arv.

Som visat i del 3 Frihamnen på plats så finns där många karaktäristiska material i Frihamnen, som i dagsläget kan för vissa se stökiga ut, men genom design kan materialen få nya användningsområden, antingen genom att det befintliga bevaras eller genom att använda nya material som påminner om det gamla. Det kan också

förstärka det kulturhistoriska arvet. De material som finns i området bidrar dessutom med en robust karaktär och atmosfär, som bidrar till den tåliga och tillåtande atmosfär som finns idag. Även växtmaterialet i området är spännande att utveckla. I vissa delar kan det se skräpigt och ovårdat, men jag tror att genom design kan den friväxande stilen anpassas till att fungera bra i framtida Frihamnen.

Atmosfären i Frihamnen är enligt mig en viktig aspekt att ta vara på i framtida utveckling. En tillåtande miljö där det finns möjligheter att förändra och testa nya funktioner och miljöer. Ett område där inte alla offentliga platser är strikt kodade, utan där besökare och användare får möjlighet att utmana stadens normer av vad som är vackert eller vad som passar i den byggda miljön.

Jag vill även understryka mötet med vattnet som en viktig aspekt att ta tillvara på. Göta älv är viktig för Frihamnen och är påtaglig när jag vistas i området. Det är viktigt att inte förlora den tillgången. Pirerna skapar mycket kontaktyta med älven och där

finns redan idag olika typer av möten. Det är en viktig aspekt att ta tillvara på och utveckla den variation av möten som finns för att skapa intressanta rum med vatten.

Reflektioner

Generella reflektioner

När jag började skriva arbetet hade jag en uppfattning om site och vad det var. Genom den teori som ligger till grund för arbetet, har min förståelse för site utvecklats. Begreppet site har en bred betydelse. Site inbegriper både ett större geografiskt område, men även ett större tidsperspektiv. En site har en historia, ett nu och en framtid. En site påverkas av andra områden och vice versa. Det är viktigt att ha i åtanke för att förstå en site.

Som tidigare nämnts så upplever jag en svårighet i att sätta en specifik stämpel på Frihamnen. Under mina platsbesök har jag funnit att Frihamnen har många ansikten. Frihamnen är en plats för medborgarengagemang, det är en plats för bad, det är en plats för lek, det är en plats för kultur, för bananimport och mycket mer. Om 30 år kommer Frihamnen att vara något helt annat. Som nämntes i diskussionen så var just tidsperspektivet en svårighet för att kunna besvara frågan om platsspecifika kvalitéer och förutsättningar. Frihamnen förändras mycket, det skedde till och med en del förändringar mellan mina platsbesök,

och kommer fortsätta förändras under lång tid. Jag har till viss del saknat den aspekten i det forskningsmaterialet som jag har tagit del av. Hur ska jag som landskapsarkitekt skapa en platsspecifik design för ett område som ständigt förändras? I diskussionen har jag gett ett svar som delvis ser på förändringen som en platsspecifik kvalité. Går det att implementera i den byggda miljön eller ska den byggda miljön ses som statisk till dess att det är dags att förändra på nytt? Mitt svar är att en plats inte är statisk och därför bör ge utrymme för ständig förändring både i den fysiska miljön och den immateriella miljön. Däremot vet jag inte hur det skulle se ut, utöver hur det är i Frihamnen i dagsläget, med de prototyper som finns i området. Det hade varit intressant att utveckla den problematiken i framtiden. Om platser ständigt är föränderliga, kommer det att påverka relationen mellan plats och site som Beauregard (2005) har beskrivit den? Svaret har jag dessvärre inte idag, men det vore intressant att utveckla i framtida forskning. Jag skulle vilja se ett tydligare grepp om förändring och tid i diskussioner kring platsspecifik design och planering.

Metodreflektion

Metoder för Design Research har varit svåra att sätta ord på. Efter fem år på Landskapsarkitektprogrammet sker mycket intuitivt. En ökad förståelse för forskningsområdet har därför bidragit med begrepp och förklaring till de metoder som vi landskapsarkitekter ofta använder intuitivt. Jag tycker att valda metoder passar arbetets ändamål väl.

I det här arbetet har Lisa Diedrichs (2013) analytiska ramverk och reading filter varit till stor hjälp. Verktuget har hjälpt mig att kategorisera och identifiera platsspecifika kvalitéer i Frihamnen. Ramverket har jag utifrån Diedrichs avhandling tolkat som ett verktyg för att utvärdera designinterventioner utifrån ett platsspecifikt perspektiv och initialt inte ett verktyg för att hitta platsspecifika kvalitéer inför en designintervention. Verktuget är dessutom tre-delat, men inom ramen för det här arbetet har jag enbart valt att fokusera på första delen som innehåller filterna. Jag anser dock att det har varit till stor hjälp och fungerar mycket bra för ändamålet. Min enda kritik skulle

vara saknaden av ett grepp om skala. Jag har tolkat det fritt och anpassat skalan efter behov, men i jämförelsen med planeringsdokumenten så lyftes där aspekter från andra skalor och perspektiv.

Lynchs (1960) stadsbildsanalys är ett verktyg för att skapa en bild av staden som helhet och initialt inte avsedd för mindre områden, men jag har valt att implementera vissa delar i mitt analytiska ramverk då många av de element som beskrivs, finns inom och runt om även mindre områden i staden. Stadsbildsanalys är dessutom ämnade för att jämföras för att skapa en kollektiv bild av staden, men inom ramen av det här arbetet har jag utgått från underlagsmaterial och egna platsbesök för att utföra dessa analyser. Det blir därav inte en korrekt kollektiv bild, men det kan fortfarande bidra med en bild av området Frihamnen.

Meyers (2005) site-reading strategies har i arbetet varit vägledande för att tolka de kvalitéer som funnits och de har bidragit med reflektioner om varför det ser ut som det gör. Däremot tolkar

jag strategierna dels som ett sätt att förstå platsen, dels som sätt att förädla kvalitéerna genom design. Verktuget kommer alltså inte till sin fulla potential i det här arbetet, men har varit till hjälp i arbetsprocessen.

Verktygslådan var viktig för arbetet på så vis att den har uppmärksammat aspekter som annars kunnat gå förlorade. Den bidrog delvis med en typ av checklista för platsbesöken, men kompletterade även mina tidigare kunskaper om plats och platsskapande attribut. Jag upplever att verktygslådan har hjälpt mig att kommunicera en helhetsbild av Frihamnen och samt uppmärksammat mig på kvalitéer som jag utan verktygslådan kunnat förbise.

Litteratur

Skriftliga källor

Beauregard, R. A. (2005). *From Place to Site: Negotiating Narrative Complexity*. i: A. Kahn & C. J. Burns, red. Site Matters. New York & London: Routledge, pp. 39-58.

Burns, C. J. & Kahn, A. (2005). *Site matters : design concepts, histories, and strategies* / edited by Carol J. Burns and Andrea Kahn [Elektronisk resurs]. New York: Routledge.

Corner, J. (1999). *Recovering Landscape as a Critical Cultural Practice*. i: J. Corner, red. Recovering Landscapes Essays in Contemporary Architecture. New York: Princeton Architectural Press.

Cresswell, T. (2014). *Place: An Introduction*. 2:a upplagan red. Hoboken: John Wiley & Sons Incorporated.

Dahl, C., 2016. *Gothenborg's Jublieumsparken 0.5 and Frihamnen: explorations into the aesthetic of DIY*. Spool, 31 12, 3(2), pp. 73-96.

Dahl, C., 2020. *Building transformative capacities: Links between site and plan in post-industrial urban landscapes*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet, Department of Landscape Architecture, Planning and Management.

de Sola-Morales Rubio, I. (1995). *Terrain Vague*. i: C. C. Davidson, red. Anyplace. New York: Anyone Corp.; Cambridge, Mass. : MIT Press, pp. 118-123.

Diedrich, L. (2013). *Translating harbourscapes: site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation*. Fredriksberg: Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen.

Fraser, M. (2013). *Introduction*. i: M. Fraser, red. Design Research in Architecture: An Overview. Farnham, Surrey: Ashgate, pp. 1-14.

Kahn, A. (2005). *Defining Urban Sites*. i: A. Kahn & C. J. Burns, red. Site Matters. New York & London: Routledge, pp. 281-296.

Lynch, Kevin (1960). *The image of the city*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press

Meyer, E. (2005). *Site Citations: The Grounds of Modern Landscape Architecture*. i: A. Kahn & C. J. Burns, red. Site Matters. New York & London: Routledge, pp. 96-129.

Olwig, K. R. (2007). *Place contra space in a morally just landscape*. Norsk Geografisk Tidsskrift, 7 Mars, pp. 24-31. doi: <https://doi.org/10.1080/00291950500537216>

Swaffield, S. & Deming, M. E. (2012). *Research strategies in Landscape Architecture: Mapping the terrain*. Journal of Landscape Architecture, 1 Februari, pp. 34-45.

Tuan, Y.-F. (1977). *Space and Place - The perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Göta Älvs Vattenvårdsförbund (2015). *Fakta om Göta Älv - En beskrivning av Göta älv och dess avrinningsområde nedströms Vänern 2015*. Göteborg: Göta Älvs Vattenvårdsförbund.

Elektroniska källor

Göteborgs Hamn, (u.d). *Göteborgs Hamn – Hamnens historia*. [Online]
Tillgänglig: <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/>
[Använd 8 Januari 2020].

Nationalencyklopedin, (u.d). *Nationalencyklopedin, Frihamn*. [Online]
Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/frihamn>
[Använd 17 December 2019].

Nilsson, K. & Segerlund, J. (2015). *Det offentliga rummet & Badkultur*. Göteborgs stad. [Online]
Tillgänglig: [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Lundby%20-%20Bost%C3%A4der%20och%20verksamheter%20i%20Frihamnen%20etapp%201-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-F%C3%B6rstudie%20Jubileumsparken/\\$File/21_Plat](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Lundby%20-%20Bost%C3%A4der%20och%20verksamheter%20i%20Frihamnen%20etapp%201-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-F%C3%B6rstudie%20Jubileumsparken/$File/21_Plat)
[Använd 31 Augusti 2020].

Älvstranden Utveckling AB, u.d. *Platsbyggnad – strategisk utveckling av ett område*. [Online]
Tillgänglig: <http://alvstranden.com/stadsutveckling/platsbyggnad/>
[Använd 23 10 2020].

Offentliga dokument

Council of Europe. (2000). *The European Landscape Convention*.
Tillgänglig: <https://www.coe.int/en/web/landscape> [2020-10-23].

Göteborgs stad, (2009). *Översiktsplan för Göteborg del 1*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Göteborgs stad, (2012). *Vision Älvstaden*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Niklas Blomquist (2015). *PM – Översvämningsrisker Frihamnen*. (Samrådshandling Frihamnen DP1 – 151120). Strategiska Avdelningen. Göteborg

Bildförteckning

Visuellt material (fotografier, illustrationer, kartor etc.) är skapade av författaren såvida inte annat anges.

Ortografiska fotografier är tillhandahållna av Lantmäteriet via SLU och används med tillåtelse.

Bild 3. Karta skapad av mig med kartunderlag från Lantmäteriet och information från Göteborgs Hamn.

Göteborgs Hamn, (2019). *Göteborgs Hamn – Hamnens historia*. [Online] Available at: <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/> [Använd 8 Januari 2020].

Bild 4. Göteborgs Hamn (1979). *Gods lossas på en av balkongerna på kajsjul 113, 1979*. [Fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Hamns Arkiv: <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/historiska-bilder/?areas=frihamn&min=1810&max=2002> [20-11-2019]

Bild 5. Göteborgs Hamn (1958). *Bananstockar transporteras på band för lagring 1958*. [Fotografi]. Tillgänglig: Göteborgs Hamns Arkiv: <https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/historiska-bilder/?areas=frihamn&min=1810&max=2002> [20-11-2019]

Bild 7. Faksimil från Vision Älvstaden. Göteborgs stad, (2012). Vision Älvstaden. Göteborg: Göteborgs Stad.

Bild 61. Jubileumsparken (2017) *Magasin 113 i Frihamnen, Göteborg*. [Fotografi]. Tillgänglig: Mynewsdesk: <https://www.mynewsdesk.com/se/aelvstranden-utveckling-ab/images/magasin-113-i-frihamnen-goeteborg-949000> [09-09-2020]

Bild 62. Jonatan Fernström (2015). Utsikt från bastun [Fotografi]. Tillgänglig: Mynewsdesk: <https://www.mynewsdesk.com/se/aelvstranden-utveckling-ab/images/bastun-i-jubileumsparken-frihamnen-390486> [09-09-2020]

Bild 81. Stadsutveckling Göteborg (u.d). *Tidslinje*. <https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/frihamnen/tidslinje/#menu>. [28-08-2020]

Älvstaden Frihamnen (u.d). *När och Hur*. <https://frihamnen.com/nar-hur/> [28-08-2020]

Göteborg 2021 (u.d). *Jubileumssatsning – Jubileumsparken i Frihamnen*. <http://www.goteborg2021.com/jubileumsprojekt/jubileumsparken/> [28-08-2020]

